LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLII - NUMERO 5 MAGGIO 1936 - XIV E. F.

L'azione igienica
disinfettante, terapeutica
e benefica dell'Odol,
non solo sui denti, sulla
bocca, sulle glandole,
sulla gola ecc., ma
indirettamente su tutto
l'intero organismo
secondo il giudizio della
scienza e l'esperienza
pratica in migliaia
di casi, è vera-
mente efficace
e completa.
BELLEZZA
DEI DENTI
Odol
Rinfrescante
per la bocca
Contenuto garantito:
85 centim. cubici d'Odol
Stabilimenti Odol
Roma
Igiene della bocca
ODOL
ODOL
PASTA DENTIFRICIA
STABILIMENTI ODOL ROMA
Odol

LLOYD TRIESTINO

Grandi Espressi **EGITTO · INDIA · CINA**

Linee Celeri **GRECIA · TURCHIA**
PALESTINA · CIPRO
EGITTO via **RODI · MAR NERO**

lo zucchero è l'alimento
dello sportivo
Lo zucchero rappresenta il car-
bone della macchina umana.
Prof. G. VIALE

ANNO XLII 1936 - XIV

LE VIE D'ITALIA

Numero 5 MAGGIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1936

Italia e Colonie: L. 18,50 (Estero L. 36,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Velocitá sicurezza
"Stella Bianca"
PIRELLI

L'ALBO D'ONORE DEL T. C. I.

Al secondo elenco dei gloriosi Caduti in Africa Orientale, appartenenti al Sodalizio, sieno corona trionfale le gesta vittoriose: occupazione di Sardò, cuore dell'Aussa; battaglia del Lago Ascianghi; vittoria di Mai Ceu; presa di Gondar, di Quoram e di Dessiè. «Le truppe del Negus, istruite, equipaggiate ed armate da europei» sconfitte e poste in fuga; la più ricca zona dell'Etiopia orientale in nostro possesso...

Mentre procede la travolgente avanzata verso Addis Abeba ed i nostri eroici soldati combattono con valore «stringendo nel loro saldo pugno la nuova folgorante vittoria»; mentre «la disfatta totale dell'ultimo esercito etiopico, comandato dal Negus in persona, sul fronte nord» permette al Maresciallo Badoglio «di concepire ed attuare i più arditi disegni» e al Duce di riaffermare che la sicurezza delle nostre Colonie «sarà raggiunta col totale annientamento delle formazioni militari abissine, annientamento che non può mancare nè tardare» sia reso onore ai Caduti che per servire la Patria dettero la vita.

Angeli Francesco ...... Soldato di Artiglieria
Argenti Achille .... Capitano di Fanteria
Barbieri Danilo........ Sottotenente A. A.
Barbieri Rinaldo ...... Soldato di Artiglieria
Barili Augusto .... Soldato del Genio
Bellini Mario .... Sottotenente di Fanteria
Beretta Fausto .... Capomanipolo M.V.S.N.
Berardini Osvaldo ..... Camicia Nera
Cadel Mario.......... Sergente Pilota
Camerini Vittorio ...... Camicia Nera
Capparelli Francesco .. Centurione M.V.S.N.
Casagrande Antonio ... Camicia Nera
Cassinari Luigi .... Soldato di Sanità
Cecchini Pietro .... Soldato di Fanteria
Chicler Giuseppe....... Capitano Carri Armati
Cipollina Giuseppe .... Camicia Nera
De Fend Angelo .... Camicia Nera
Fazio Avv. Amerigo .... Seniore M.V.S.N.
Gavazzeni Dott. Mauro Sottotenente Medico
Greppi Giuseppe........ Capitano Medico
Ingarano Olinto ...... V. Capo Squadra CC. NN.
Leoni Siro .... Camicia Nera
Maione Gennaro ...... Sottotenente del Genio
Martelli Franco....... Tenente Carrista
Minardi Giovanni...... Soldato di Fanteria
Modena Mario .... Camicia Nera
Molinari Enrico ...... Soldato di Fanteria
Muti Armando .... Tenente di Vascello
Paglia Cav. Guido ...... Centurione M.V.S.N.
Paravizzini Sebastiano .. Soldato di Fanteria
Pietrocola Salvatore .. Vice Brigadiere CC. RR.
Pirola Edmondo .... Sergente Magg. Aeronautica
Positano Cav. Francesco Tenente Col. Fanteria
Pugliese Carmine ...... Appuntato CC. RR.
Racani Rodolfo .... Sergente Motorista
Vairo Luigi........... Camicia Nera

«Le Vie d'Italia» e i Combattenti in A. O.

Che questa Rivista giunga assai gradita anche ai nostri valorosi Combattenti in Africa Orientale è largamente provato dalle numerose richieste di abbonamento che da essi ci pervengono.

Segnaliamo, fra le altre, quelle trasmesseci dal Capitano Nicola Gallelli, nostro Console Militare per il Comando della gloriosa Divisione *Sabauda*, alla vigilia della sua brillante conquista dell'Amba Alagi. Egli ci ha inviato un elenco di ben 286 nuovi abbonati, tutti appartenenti alla suddetta Divisione, al Gruppo d'Artiglieria Alpina *Susa*, al 3° Bersaglieri, al 60° Fanteria e a altri reparti varî della stessa grande Unità.

Una serie di Guidine Fluviali.

I nostri fiumi non sono certo secondi a quelli di alcun altro Paese nè per varietà di percorso, nè per ricchezza di vegetazione che ne ricopre le sponde, nè per scorci pittoreschi di paesi e città adagiati sulle loro rive. Eppure, mentre in Germania, in Francia, nella stessa Svizzera montuosa e in genere nei Paesi del Nord, ove le condizioni climatiche sono di gran lunga meno favorevoli che in Italia, i fiumi sono solcati da schiere di minuscole imbarcazioni, da noi s'incontrano raramente canottieri che siano turisti nel vero significato della parola, persone cioè che considerano l'imbarcazione usata, più che come uno strumento per un esercizio fisico o per una gara, come un mezzo di trasporto dall'uno all'altro luogo, che permette loro di vedere cose nuove o di rivederne altre già note da un nuovo punto di vista.

È gran peccato che il turismo fluviale sia così poco diffuso, sia perchè si tratta di una forma assai economica di turismo nautico, sia perchè è tutto un aspetto del nostro Paese che viene così trascurato. Una gita in canoa o con altra imbarcazione leggera, seguendo un fiume o costeggiando le rive d'un lago, offre a chi ami la vita all'aria aperta, a diretto contatto con la natura, attrattive particolarissime. Nè il fatto che i nostri fiumi non siano molto ricchi d'acqua in confronto con quelli dell'Europa Centrale, può considerarsi un ostacolo per le piccole im-

barcazioni, generalmente a un solo posto; ciò anzi rende più agevole e interessante il percorso.

Nell'intento di contribuire a far conoscere i nostri fiumi e a diffondere il turismo fluviale, il Touring inizia ora una serie di « Guidine fluviali », semplici ma che offrono tutte le indicazioni necessarie al turista per dirigersi.

Sono uscite recentemente le prime tre guidine: *Ticino*, *Adda* e *Adige* (prezzo per i Soci L. 5, più L. 1 per la spedizione raccomandata in Italia e Colonie), mentre sono in preparazione altre per il Po, l'Isonzo, il Mincio e la linea litoranea veneta di canali che collegano la laguna all'Isonzo; altre infine seguiranno per i maggiori fiumi dell'Italia Centrale e Meridionale.

Ogni guidina si apre con un capitolo di notizie generali relative al fiume, al suo bacino imbrifero, agli affluenti, alla portata, al regime delle acque, ai canali navigabili derivati. Segue la descrizione itineraria, corredata dalle norme pratiche per la navigazione; in essa sono indicati tutti i ponti, le dighe, gli ostacoli, le rapide, i tratti non navigabili e in genere quanto può interessare ai fini della sicurezza della navigazione.

Ogni volumetto è corredato da una carta nautica a tre colori, costituita da una lunga striscia sulla quale è rappresentato in planimetria il corso del fiume, con i varî elementi topografici e idrografici e, a mezzo di segni convenzionali, i varî ostacoli che s'incontrano. In margine sono raffigurati prospetticamente i ponti sotto i quali si passa. La carta riporta inoltre in rosso la rotta da seguire con i relativi segnali di avvertimento.

La redazione dei tre fascicoli pubblicati è dovuta per gran parte al March. Gherardo Sommi Picenardi, che del turismo fluviale è appassionato pioniere.

Il Touring confida che i nuovi itinerari trovino tra gli Italiani quella lieta accoglienza alla quale sono use le pubblicazioni del Sodalizio e si propone di completare rapidamente la serie dei maggiori fiumi italiani. E, poichè ogni nuova opera per riuscire perfetta deve essere sottoposta al vaglio dell'esperienza, sarà grato a tutti coloro che vorranno comunicargli osservazioni e proposte intese a rendere più pratiche e utili le nuove guidine.

Il XV Campeggio del Touring all'Adamello.

Nel numero di marzo di questa Rivista abbiamo annunciato che il *XV Campeggio del Touring* sorgerà quest'anno alla testata della Val di Salarno, nel gruppo dell'Adamello. Dalla località prescelta per l'attendamento, a un'altezza di 2235 metri, la valle si mostra in tutta la sua grandiosa maestà, tra gigantesche pareti granitiche e ardite seraccate che a nord, presso il Corno Miller e il Corno di Salarno, precipitano con i loro ghiacci. Stupendo è il susseguirsi delle slanciate vette nel fianco orientale della valle, dal Corno del Triangolo sino al Corno Léndeno.

Per giungere quest'anno alla quota di 2200 metri, i campeggianti dureranno un poco di fatica, ma proveranno una viva soddisfazione, trascorrendo nell'aria viva tonificante di quell'altezza giorni di riposo o di sana attività alpinistica, a seconda dei gusti e delle tendenze.

Per invogliare i Soci a partecipare al prossimo Campeggio, diamo una breve descrizione dell'itinerario di accesso. A chi proviene da Brescia o da Rovato, la ferrovia della Valcamonica consente già di ammirare in tutto il suo splendore di luci e di colori il lago d'Iseo. Da *Cedégolo*, una buona carrozzabile risale con larghe svolte, tra magnifici castagneti, la Val di Saviore sino al villaggio omonimo, poi prosegue, stretta ma sempre percorribile con automezzi, sino a *Malga Fabrezza* a 1330 metri.

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale, 930 - MILANO - Telef: 287822 - 287835

Sale di Mostra e Depositi nelle principali città d'Italia

Da questo punto i bagagli proseguiranno veloci, per gentile concessione della Società Generale Elettrica Cisalpina, con la teleferica industriale sino alla diga del Lago di Salarno, mentre i campeggianti, per giungere a piedi alla stessa meta, impiegheranno circa due ore e mezza. Essi seguiranno una mulattiera, mantenuta in ottime condizioni, che supera, con larghe risvolte e in sottobosco, un alto gradino dal quale l'acqua precipita in magnifica cascata, quindi, percorsa un'angusta gola sotto alte rupi, sbocca nel ristretto bacino ove sorge la *Malga Macesso di sotto* (m. 1760). Supera poi un altro gradino della valle, pure allietato da una cascatella e, attraversata una zona di pascoli, penetra nel più ampio bacino di *Malga Macesso di sopra* (m. 1892), donde appare il bastione che sostiene il *Lago di Salarno* fronteggiato dalla diga e dai fabbricati a essa inerenti. Tra blocchi e lastroni arriva infine, con lungo giro, all'orlo della vasta conca (m. 2038) donde si gode un magnifico panorama sulla valle e il lago e retrospettivamente sulla dolomitica Concarena. L'ultimo tratto, sino al *Rifugio Prudenzini* (m. 2235), si percorre in lieve salita in un'altra mezz'ora circa.

Quanti tra i lettori, anche tra quelli che frequentano le nostre Alpi, conoscono la Val di Salarno? Certamente pochi. Infatti questa valle è stata finora un poco negletta, perchè normalmente la via preferita per accedere all'Adamello dal versante Camuno è quella più lunga dei laghi d'Avio e del Rifugio Garibaldi; per questa considerazione il Touring l'ha prescelta quest'anno per il proprio Campeggio annuale, offrendo l'opportunità ai Soci di conoscerla a fondo nei suoi pittoreschi e interessantissimi aspetti turistici e alpinistici.

Sappiamo quindi di non rivolgere invano sin da ora l'invito ai nostri Soci di partecipare numerosi al Campeggio di quest'anno all'Adamello.

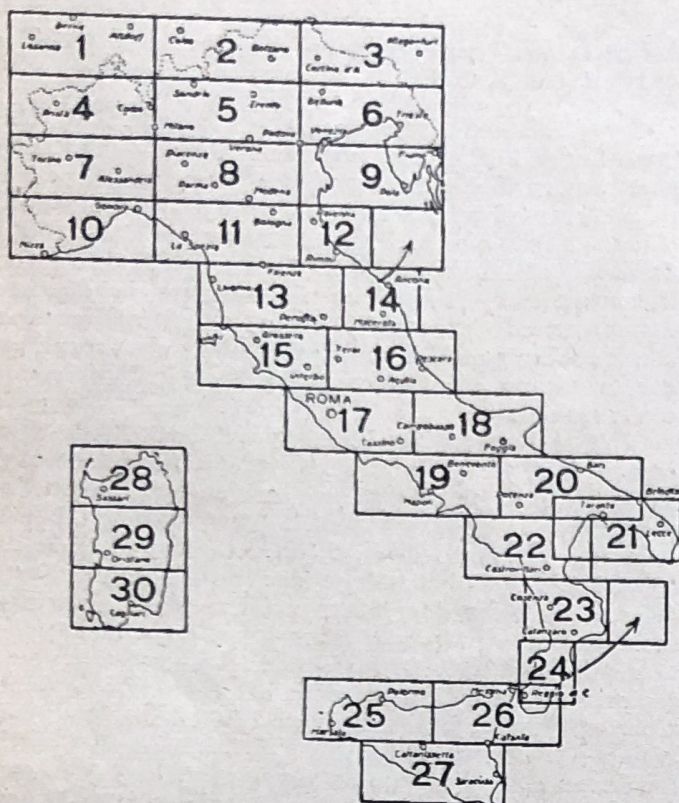
Il programma particolareggiato sarà pronto in giugno e verrà spedito a richiesta, inviando L. 0,50 in francobolli per le spese postali.

La tassa sugli autotrasporti di merci, e le pubblicazioni del T. C. I.

Come abbiamo ripetutamente annunciato, il R. Decreto-Legge 2 dicembre 1935 nell'istituire la tassa sugli autotrasporti di merce in base agli elementi del peso e della distanza ha fatto esplicito ricorso alle indicazioni chilometriche dell'Azienda Autonoma Statale della Strada e del Touring Club Italiano. Ne deriva che il contribuente, il quale deve calcolare le distanze da percorrere, ha tutta la convenienza a far capo alle pubblicazioni del nostro Sodalizio che anche in questo campo offre la maggiore varietà di opere di consultazione.

Oltre al *Prontuario delle minime distanze fra le città capoluoghi di provincia lungo strade statali e provinciali*, del quale già abbiamo parlato nel numero scorso (in vendita presso la nostra Sede e presso tutti gli Uffici succursali al prezzo di L. 5, ivi comprese le spese di spedizione), la pubblicazione che tutti i contribuenti della nuova tassa dovrebbero nel loro stesso interesse avere sempre a portata di mano è la *Carta Automobilistica d'Italia al 200.000* in 30 fogli. Essa reca appunto, copiosissime, le indicazioni delle distanze chilometriche e pertanto consente con facilità e celerità il calcolo che la nuova legge richiede.

Ciascun foglio è in vendita al prezzo di L. 4 (più, per spese di spedizione, L. 1 per il 1° foglio e L. 0,20 per ciascuno dei successivi); la collezione completa dei 30 fogli costa L. 80 alla Sede, L. 85 in Italia e Colonie; L. 100 all'Estero.

La Carta viene pubblicata anche in una speciale edizione in forma di Atlante che prende appunto il nome di *Atlante Automobilistico d'Italia* al 200.000. Il volume I

(Italia Settentrionale), solidamente rilegato in tela e con l'aggiunta di 106 piante di città per gli attraversamenti è in vendita a L. 40 alla Sede del T. C. I., a L.43 in Italia e Colonie e a L. 46 all'Estero.

Il II volume (Italia Centrale, Meridionale e Insulare) sarà posto in vendita nella prima quindicina del corrente maggio, alle medesime condizioni del primo.

« Il Monte Grappa ».

La recente nuova sistemazione delle opere monumentali situate sulla Cima del Monte Grappa — il Cimitero monumentale degli italiani e il Cimitero Austro-Ungarico (contenenti complessivamente circa 21.000 Salme di Caduti fra noti e ignoti); il Santuario della Madonnina del Grappa; la Via Eroica; le Opere militari — ha reso necessario provvedere ad una nuova edizione (5ª) del II volume della *Guida dei Campi di Battaglia* del T. C. I. « *Il Monte Grappa* ».

Tale edizione, interamente rifatta, è uscita in luce in questi giorni. Il volumetto consta di 124 pagine con 42 illustrazioni e 7 cartine ed è posto in vendita ai Soci del T. C. I. ai seguenti prezzi: alla Sede L. 6; Italia e Colonie L. 7; Estero L. 10.

Un esempio da imitare.

Altri Soci Vitalizi, oltre quelli di cui abbiamo pubblicato i nomi degli ultimi fascicoli, hanno voluto rimborsare al Touring la somma integrativa occorrente per la conversione della loro quota vitalizia in Rendita 5 %, ed a tale scopo hanno inviato al Sodalizio un assegno di L. 22,50. Eccone i nomi:

Airoldi Enrico, Lecco; March. Carlo Spinelli di Scalea, Napoli; Pivetta Giuseppe, Carpenedo; Magg. Cav. Carlo Gianoli (Delegato del T.C.I.), Losanna; Rag. Erminio Lui, Induno; Provenzale Mario, Bologna; Dott. Pietro Gilardino, Bra; Viganoni Mario, Monza; Geom. Cav. Giuseppe Rolla, Tripoli; Col. Cav. Uff. Gaetano Gravina, Roma; Dott. Francesco Crotti, Brescia; Adreani Giacomo, Genova-Pegli; Avv. Domenico Lanza, (Console del T.C.I.), Cassano Jonio; Lanza Enrico, Cassano Jonio; Gigli Fortunato, Rodi; Cav. Dott. Luigi Emiliani, Firenze; Col. Remo Virzi, Roma; Santambrogio Guido, Busto Arsizio; Rag. Giuseppe Guzzi, Milano; Del Guerra Mario, Civitavecchia; Bernasconi Renzo, Como; Soggia Antonio, Adria; Romito Umberto, Napoli; Perino Vitale, Torino; Bar. Cav. Vittorio Angeloni, Roma; Rag. Cesare Zamboni, Bologna; Comm. Rag. Amilcare Redaelli, Besana Brianza; Turati Ambrogio, Milano; Rag. Amedeo Ferranti, Genova; Prof. Cesare Coriselli, Piacenza; R. Istituto Magistrale « Giulia Molino Colombini », Piacenza; Carazzi Alessandro, Milano; Comm. Prof. Giulio Spelta, Cittiglio; Soc. It. Imprese Elettriche Dinamo, Milano; Comm. Ing. Luigi Gasparoni, Milano; Ing. Cav. Gilberto Fiastri, Bari; March. Giovanna Picardi de Gregorio, Roma; Ing. Roberto Carpinelli, Genova; Dott. Domenico Centanini, Stanghella; Geom. Felice Borgomanero, Biandrate; Geom. Ettore Belasio (Console del T. C. I.), S. Angelo Lomellina; Messa Aldo, Asmara; Avv. Gr. Uff. Modesto Palasciano, Bari; Prof. Tommaso Ghiglieno, Roma; Rag. Comm. Gino Lettis, Venezia; Nebbiai Ferdinando, Grosseto; Comm. Gustavo Deslex, Torino; Ing. Carlo Deslex, A. O.; Lorenzi Gino, Firenze; Mayenz Umberto, Belluno; Avv. Ugo Pernigotti, Milano; Ing. Comm. Camillo Crema, Roma; Brocchi Carlo, Fiume; Prof. Arch. Alessandro Parri, Siena; Pomella Angelo, Galliate; Dott. Ing. Comm. Gustavo D'Orso, Napoli; Prof. Filippo Silvestri, Portici.

LA DISTRUZIONE CHIMICA DELLE ERBE INFESTANTI

è semplice, rapida, sicura e soprattutto economica.

LA DISTRUZIONE MANUALE

lenta, temporanea, costosa è d'altri tempi

Il problema della distruzione chimica delle erbe è risolto col

Diserbante Chimico Legnano

Il Diserbante Chimico Legnano è ormai di larghissima adozione per distruggere in modo radicale le erbe che spontaneamente nascono nei viali dei parchi e dei giardini, nei campi di gioco, nei cortili acciottolati, nelle cunette, nelle aree adiacenti agli stabilimenti industriali, ai fabbricati in genere, sulle sedi stradali di linee ferroviarie e tranviarie, ecc.

La distruzione delle erbe col

Diserbante Chimico Legnano

comporta una spesa annua di pochi centesimi per mq. senza impegno sensibile di tempo e di mano d'opera per chi la deve attuare. L'applicazione persistente rende sterile il terreno. Dopo pochi anni d'impiego le aree trattate col Diserbante Chimico Legnano resteranno per lungo tempo monde di ogni erba pur tralasciando lo speciale trattamento. Il Diserbante Chimico Legnano non è velenoso nè per gli uomini, nè per gli animali.

Stabilimenti Industriali - Società Ferro-tranviarie - Alberghi - Collegi e Scuole - Ospedali e Sanatori - Fiere Campionarie - Ville private, ecc. hanno il più alto interesse all'impiego del Diserbante Chimico Legnano per finalità pratiche ed economiche.

Sull'impiego del **Diserbante Chimico Legnano** si forniscono istruzioni e referenze a semplice richiesta.

INDUSTRIE DI LEGNANO
Agenzia di Vendita **MILANO**
VIA CORRIDONI, 1 — TELEFONO 72-947

ORTISEI VAL GARDENA
m. 1236 s. m.

il classico centro delle Dolomiti.

La stazione di soggiorno più perfettamente attrezzata.

20 Alberghi di ogni categoria; 250 appartamenti da affittare e ville per ogni clientela.

Manifestazioni festive e in costume.

Escursioni turistiche e alpinistiche. Rapidissime comunicazioni.

NUOVA FUNIVIA PER L'ALPE DI SIUSI
(m. 1219 - 2005)

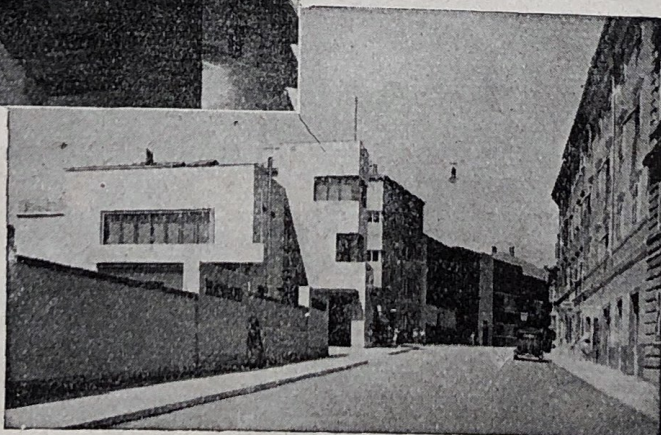
Prospetti, informazioni accurate e gratuite dall'Azienda di Soggiorno - Ortisei.

La busta-custodia della «Carta dell'Etiopia» al milione.

Per raccogliere via via le cartine dell'Etiopia inserite mensilmente ne *Le Vie d'Italia*, il Touring ha fatto preparare una solida ed elegante *busta-custodia*, capace di tutti i 20 fogli in cui la *Carta dell'Etiopia* al milione è stata suddivisa. Questa *busta-custodia* — che riproduce da un lato, a 5 colori, una delle più interessanti e curiose carte seicentesche dell'Abissinia, tratta dal famoso raro atlante di Abramo Ortelio, edito ad Anversa nel 1571, — mentre sarà messa in vendita al prezzo di L. 2, comprese le spese di spedizione in Italia e Colonie (Estero L. 3) *verrà regalata a tutti quei Soci che*, abbonati, *procureranno a* « Le Vie d'Italia » *un altro abbonato*. Il che non dovrebbe essere difficile, pensando che l'abbonamento rappresenta una notevolissima economia: contro la quota d'abbonamento di *L. 18,50* (Estero *L. 36,50*) sta infatti la spesa annua di L. 30 per l'acquisto a numero.

Per il Villaggio Alpino del T. C. I.

Nello scorso marzo è caduta la triste ricorrenza della immatura scomparsa di un grande e compianto Amico del nostro Villaggio, l'Ing. Giuseppe Sichirollo che tanto aveva dato di sè alla nostra Istituzione e tanto affetto aveva raccolto.

La Signora Maria Teresa Sichirollo, vedova dello Scomparso, e figlia del nostro Consigliere Comm. Mario Tedeschi, che al Villaggio dedica il suo grande cuore e la fervida attività, ha voluto con un pio e squisito gesto ravvivare i vincoli che legano al suo nome quello dell'Opera tanto amata, elargendo per i nostri bambini la somma di L. 5000.

Quanti fra i Soci — e sono molti — seguono con affettuosa simpatia la vita del nostro Villaggio si uniranno certamente a noi nel rivolgere alla Signora Sichirollo una parola commossa di ringraziamento e di conforto.

Facilitazioni ai Soci del T. C. I. nel campo assicurativo.

Ricordiamo ai Soci che, per accordi ormai in vigore da molti anni fra il Touring Club Italiano e alcune fra le più importanti Società di Assicurazioni d'Italia, precisamente «L'Anonima Infortuni» di Milano, «L'Assicuratrice Italiana» di Milano e la «Fondiaria» di Firenze, queste concedono ai Soci del T. C. I., che denuncino la loro qualità all'atto della stipulazione della polizza e dimostrino al termine del periodo contrattuale di essere stati ininterrottamente Soci del T. C. I. e di essere in regola col pagamento della quota sociale, le seguenti facilitazioni:

1° *L'Anonima Infortuni:*

a) assicurazione individuale contro gli infortuni e assicurazione responsabilità civile dei ciclisti:

abbuono della decima rata di premio per contratto decennale;

abbuono della metà della quinta rata di premio per contratto quinquennale;

sconto speciale dell'8 % per contratto annuale;

b) assicurazione responsabilità civile dei motociclisti e automobilisti contro i rischi della responsabilità civile verso terzi e assicurazione contro i danni accidentali alle vetture automobili (rotture):

abbuono della metà della quinta rata di premio per contratto quinquennale;

c) assicurazione globale (responsabilità civile e/o guasti accidentali, e/o incendio, e/o ricorso dei terzi. e/o furto, e/o trasporto):

abbuono sulla quinta annualità — per contratto quinquennale — di un quarto della parte del premio annuo riferentesi ai rischi responsabilità civile e guasti accidentali.

d) assicurazione combinata (infortuni e responsabilità civile) contro gli infortuni di caccia:

abbuono della decima rata di premio per contratto decennale;

abbuono dell'8 % sui premi dei singoli anni per contratto di meno di dieci anni.

2° *L'Assicuratrice Italiana:*

a) assicurazioni individuali e cumulative contro gli infortuni:

sconto del 10 % sui premi di tariffa;

b) assicurazione contro la responsabilità civile verso terzi:

sconto del 5 % sui premi di tariffa.

I suddetti sconti sono concessi oltre a quelli normali per la durata poliennale dei contratti.

3° La *Fondiaria Infortuni* e la *Fondiaria Incendio:*

a) assicurazione contro gli infortuni:

sconto del 5 % sui premi di tariffa;

b) assicurazione contro i rischi dell'automobilismo (danni all'autoveicolo e responsabilità civile per danni cagionati a terzi):

sconto del 5 % sui premi di tariffa.

Queste facilitazioni sono concesse sempre che si tratti di contratti nuovi.

La « Campagna del Mezzo Milione ».

Secondo quanto stabilisce il regolamento della « *Campagna del mezzo milione* » è stata estratta a sorte fra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra il N. 701 e il N. 800 una copia dell'*Atlante Internazionale* col relativo commento geografico-statistico *Gli Stati del Mondo*.

Il premio è toccato in sorte al Sig. Ten. Col. Cav. Uff. Filippo Ortenzi, Console Militare del T.C.I., Comando della Legione CC. RR. di Bari. Coloro che non conoscessero le norme della « Campagna » richiedano al Touring, anche mediante semplice biglietto di visita con le iniziali « C.M.M. », lo stampato che porta il regolamento del concorso, e non dimentichino che il primo capoverso del regolamento stesso esprime un'affermazione quanto mai lusinghiera: *Per ogni nuovo Socio, un premio!*

Riunione della Commissione Carburanti Solidi.

Si è riunita a Roma la Commissione nominata dal Consiglio Nazionale delle Ricerche per lo studio dei carburanti solidi.

La Commissione si è occupata della produzione del combustibile più adatto e delle nuovi fonti proposte di carburanti solidi.

Ha passato in esame i nuovi tipi di gassogeni comparsi sul mercato italiano; sono state lette le relazioni del delegato del T. C. I., Ing. S. de Capitani, sulle varie manifestazioni nazionali ed internazionali alle quali egli ebbe a partecipare anche in qualità di rappresentante ufficiale del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

La Commissione ha poi approvato il programma di attività per il 1936, che è specialmente diretto alle applicazioni agrarie, non escludendo peraltro una opportuna collaborazione con altri Enti, quali, ad esempio, il R.A.C.I., che hanno già allo studio iniziative (Concorsi e manifestazioni varie) intese a propagandare una sempre più larga adozione del carburante solido nel campo automobilistico.

La spedizione del volume « Campania ».

Informiamo i Soci che chiedono notizie circa la spedizione del Volume *Campania* della Collezione « Attraverso l'Italia » che l'invio di detta pubblicazione è tuttora in corso e si prevede durerà press'a poco fino a metà del corrente maggio.

Comprendiamo l'impazienza dei Soci e nostro desiderio sarebbe di accontentare tutti in un sol giorno; ma la spedizione del *Campania* ha aspetti davvero eccezionali. Infatti le varie legatorie a cui è affidato il lavoro ci consegnano in media 5000 esemplari al giorno, ed è già un grosso risultato. Calcolando 20-22 giorni lavorativi al mese risulta che si spediscono mensilmente 100-110.000 copie al massimo. Sono in totale 450.000 kg. di volumi, cioè circa 45 vagoni da 10 tonnellate, che debbono essere stampati, confezionati, instradati, spediti e recati a mano al domicilio dei nostri egregi Consoci.

Non appena terminata la spedizione del volume *Campania* avrà inizio quella del Vol. V della « Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia »: *Le Stazioni Idrominerali.*

Sconti e Facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Ministero della Guerra. – Comando del Corpo di Stato Maggiore - Ufficio Storico. – *L'esercito italiano nella grande guerra (1915-1918)*, Vol. I, *Le forze belligeranti* (*narrazione*), 1927-V, pag. 315 con molte carte: L. 30. – Vol. I bis, *Le forze belligeranti* (*allegati*), 1927-V, 120 pag.: L. 15. – Vol. II, *Le operazioni del 1915* (*narrazione*), 1929-VII, pag. 615: L. 50. – Vol. II bis, *Le operazioni del 1915* (*documenti*), 1929-VII, 503 pag.: L. 50. – Vol. II ter, *Le operazioni del 1915* (*carte e schizzi*), 1929-VII: L. 50. Nell'acquisto delle suddette opere e di tutte le pubblicazioni edite dall'Ufficio Storico del Corpo di Stato Maggiore (Ministero della Guerra) viene accordato ai Soci del T. C. I. lo sconto del 25 %. Perchè i Soci possano beneficiare dello sconto è necessario che le richieste siano dirette all'Ufficio Pubblicazioni Militari presso il Ministero della Guerra, Roma, per il tramite della Direzione Generale del T. C. I.

La Renania e i Dardanelli.

Una efficace descrizione della *regione del Reno*, corredata d'uno splendido materiale illustrativo in nero e a colori, pubblica E. Cortese Riva Palazzi nel numero di maggio de *Le Vie d'Italia e del Mondo*.

Nello stesso fascicolo U. Ademollo tratta esaurientemente il *problema degli Stretti: Dardanelli e Bosforo*, nelle sue complesse vicende, col sussidio di un ricco materiale fotografico in nero e a colori; P. Marconi ci guida sulle *orme di Roma nei Balcani;* G. Capra illustra le risorse della *Nigeria Britannica;* E. Silvani svela pittoreschi aspetti di *vita artigiana nel Marocco;* M. C. Catalano descrive *Tientsin e la Concessione italiana*, lumeggiando la nostra influenza nell'Estremo Oriente.

Completa l'illustratissimo fascicolo un nutrito notiziario geografico ed economico.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa L. 40,50 (Estero L. 65,50); l'abbonamento semestrale L. 20,50 (Estero L. 33). Abbonamento cumulativo a *Le Vie d'Italia e del Mondo* e *Le Vie d'Italia:* L. 51 (Estero L. 88).

L'Italia

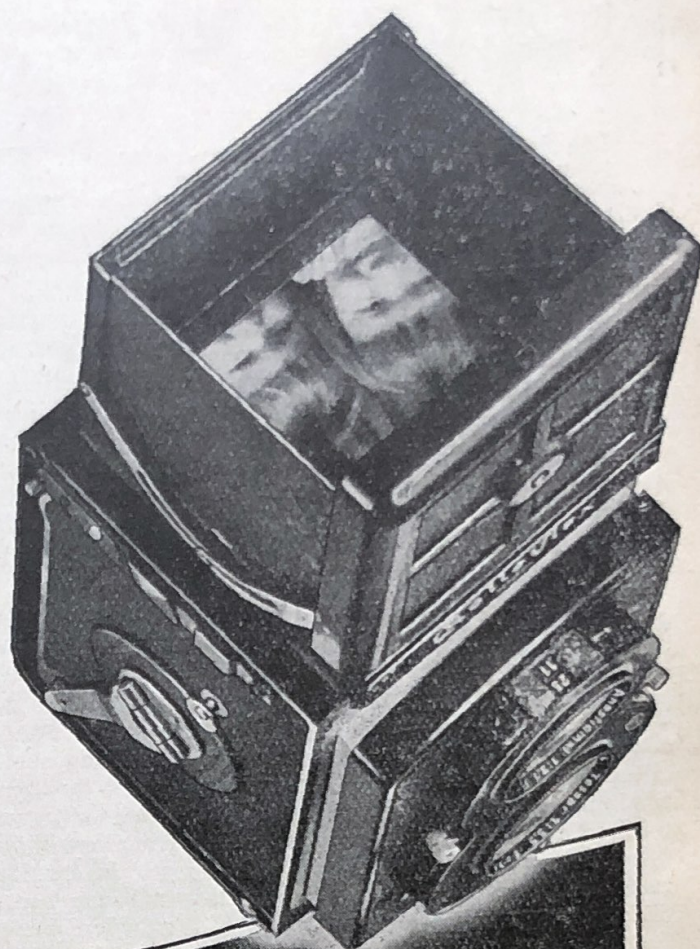
produce materiale sensibile
che non teme confronto!

fornisce tutto il materiale sensibile

CARTA - LASTRE - PELLICOLE

per FOTOGRAFI PROFESSIONISTI E DILETTANTI —

per FOTOGRAFIA AEREA —

per LA TECNICA DI RIPRODUZIONE

Risultati sorprendenti superiori alla previsione ed al prezzo

Perchè?

Perchè

ROLLEI FLEX / CORD

presentano una tale originale concezione e precisa costruzione da renderli i più ricercati Apparecchi a specchio.

Rivolgetevi al Vostro fornitore di articoli fotografici!

FRANKE & HEIDECKE - BRAUNSCHWEIG

ING. IPPOLITO CATTANEO - GENOVA

PIAZZA 5 LAMPADI, 17

Comunicazioni

Le riduzioni per la stagione estivo-autunnale 1936.

Anche quest'anno saranno ripristinate sulle Ferrovie Italiane le speciali facilitazioni per i viaggi, durante la stagione estivo-autunnale, a determinate località balneari, termali, lacuali e climatiche; precisamente:

a) riduz. del 50 % per viaggi individuali di andata-ritorno, con validità di 60 giorni e facoltà di proroga dei relativi biglietti con obbligo di permanenza minima di 6 giorni nella località destinataria;

b) riduz. accessoria del 50 % per 10 viaggi di andata-ritorno, individuali, dalla località di villeggiatura o di cura alla località di origine dei componenti la famiglia, che per recarsi in villeggiatura si siano fatti rilasciare un biglietto collettivo con le facilitazioni di cui al punto *a*);

c) riduz. del 50 % per biglietti di abbonamento, di carattere locale, quindicinali e mensili, per un numero limitato di località balneari.

Per quanto riguarda il periodo di distribuzione dei biglietti di andata-ritorno di cui al punto *a*) quest'anno si distingueranno le località balneari e termali da quelle climatiche, accordando per le prime un periodo di distribuzione di tre mesi (di massima dal 20 giugno al 20 settembre) e per le ultime un periodo di distribuzione di due mesi (di massima dal 20 giugno al 20 agosto) in considerazione che le più importanti località climatiche hanno già goduto di un periodo di due mesi di riduzioni per gli sports invernali. Le località lacuali sono assimilate, agli effetti del periodo di distribuzione, alle località balneari.

Le facilitazioni accessorie di cui al punto *b*) sono connesse alle facilitazioni di cui al punto *a*).

Per gli abbonamenti quindicinali e mensili di cui al punto *c*) i periodi di distribuzione saranno precisati nei manifesti che verranno affissi nelle stazioni.

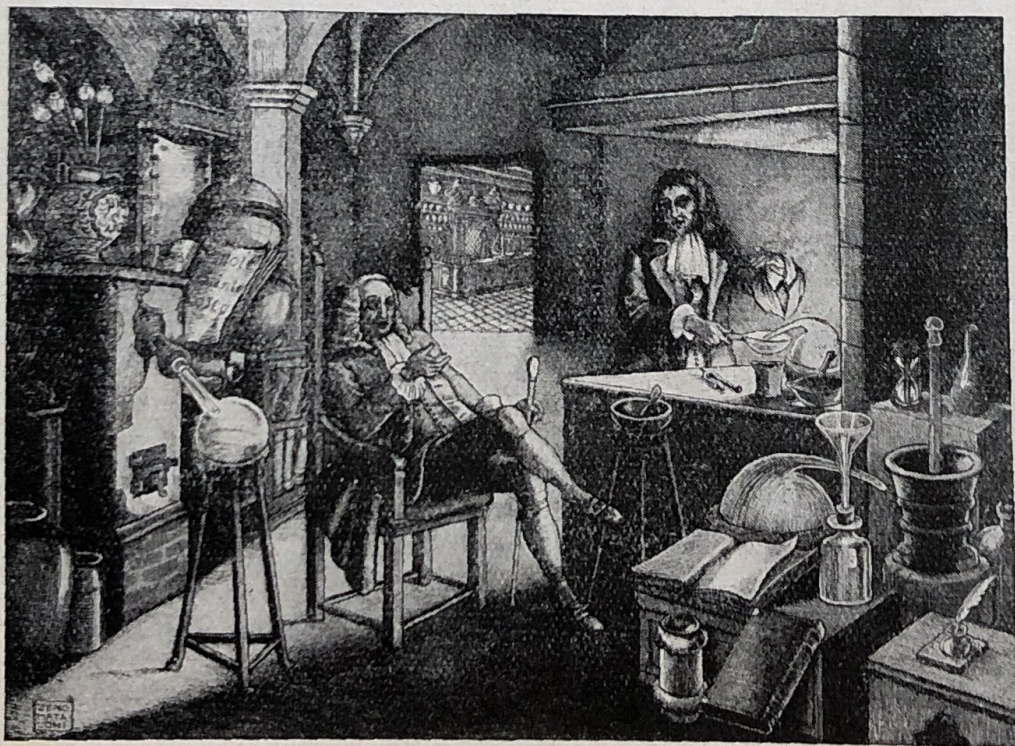
Le facilitazioni stagionali presenteranno la caratteristica quest'anno di una maggior uniformità in confronto degli anni scorsi.

Tengasi presente, per quanto riguarda le località montane (le quali sono da comprendersi fra le climatiche) che, acquistando un biglietto a metà agosto, data la validità di 60 giorni del biglietto stesso, il viaggiatore, indipendentemente dal fatto che il limite di distribuzione dei biglietti, che è fissato al 20 agosto, potrà trattenersi in villeggiatura tutto settembre e parte di ottobre.

Biglietti per la « Primavera Siciliana ».

In relazione ad accordi intervenuti con le amministrazioni ferroviarie estere, possono essere emessi per la « Primavera Siciliana » biglietti diretti internazionali a tariffa ridotta, in partenza dalle principali stazioni estere. I biglietti comportano per il percorso italiano la riduzione del 50 %. Per ragioni di semplicità essi sono emessi soltanto per la via terrestre, salvo facoltà da parte del viaggiatore di domandare a Napoli o a Palermo il passaggio per la via marittima.

Alcuni dati sulla ferrovia Gibuti-Addis Abeba.

La costruzione della linea è stata iniziata nel 1897. Dapprima fu costruito il tratto fino a Diredaua e poi quello successivo fino alla capitale etiopica. L'inaugurazione completa ha avuto luogo nel 1929. La lunghezza

totale della linea è di 783 km. Il treno sale dal mare fino a 2370 m. Lo scartamento è di 1 metro. Le traverse su cui posano i binari sono metalliche, per precauzione contro le termiti. Il raggio minimo delle curve è di 100 m.; la pendenza massima è del 3 per cento. Esistono varî viadotti e una galleria. Il parco è costituito da 450 carri e 54 macchine. Il personale per il 25 % è composto da europei e per il 75 % da indigeni.

Il biglietto a prezzo unico.

Il modo di viaggiare, le norme per l'utilizzazione dei biglietti, i prezzi di trasporto formano oggetto di continue richieste e dànno occasione a sempre nuove proposte. Tutto ciò è perfettamente naturale, come naturale è considerato da coloro che, addetti alle imprese di trasporto, occupandosi del servizio viaggiatori, debbono per ragione d'ufficio tenersi al corrente di ciò che dice il pubblico ed esaminare le proposte che vengono di tanto in tanto prospettate.

Una delle caratteristiche di questa condizione di cose è che molto spesso vengono prospettate, come nuove, proposte già avanzate e tramontate molti anni prima o che, sperimentate, sono state scartate e non hanno più avuto seguito per i cattivi risultati dati. Così è il caso del *biglietto a prezzo unico* e della *tariffa a zone*, di cui, di tanto in tanto, appare qualche proposta come cosa nuova su quotidiani e riviste.

La proposta del biglietto *a prezzo unico* per le ferrovie è vecchissima.

A molti è nota l'origine della tariffa a prezzo unico, della tariffa-francobollo, promossa nel 1867 in Inghilterra da Rolando Hill per il trasporto delle lettere: questa riforma potè trionfare, data la natura e le caratteristiche del trasporto postale e dato che questo si vale di mezzi di trasporto già organizzati (diligenze e ferrovie), il cui costo è sostenuto dal prezzo pagato dai viaggiatori per il loro trasporto e dal prezzo pagato dagli speditori delle merci. È evidente che, se le poste dovessero organizzare dei servizi esclusivamente per il trasporto della corrispondenza, anche tenuto conto del minimo di peso e di lavoro del servizio postale in confronto di quello ferroviario, i prezzi di affrancatura delle lettere sarebbero ben diversi dagli attuali e la tariffa-francobollo forse non sarebbe ancora stata attuata.

Ma prima, contemporaneamente e dopo la riforma postale, le proposte di attuare un sistema di prezzo unico, simile a quello postale, per il trasporto dei viaggiatori ed anche per quello delle merci, formò oggetto di proposte, petizioni, insistenze, ecc.

A quest'ultimo riguardo si citano le proposte, in Inghilterra ed in America, del Galt (nel 1843-44) e del Brandon, altra in Germania del Perrot ed altra ancora in Austria del Dott. Hertzka.

L'audace riforma di Rolando Hill, conosciuta sotto il nome di « penny-porto », aveva avuto realmente l'effetto di provocare un incremento straordinario nella spedizione della corrispondenza.

Si poteva sperare altrettanto per i trasporti di persone e di cose?

Brandon proponeva una tariffa unica per le tre classi: tre penny per la terza classe; sei penny per la seconda; dodici penny per la prima. Il Perrot scrisse un libro a tal riguardo « La riforma del sistema tariffario in base al penny-porto nel 1867 e la sua applicazione alla tariffa ferroviaria », proponendo: la tariffa unica per i trasporti di viaggiatori, qual si fosse la distanza, di 0,50 marchi per la terza classe, di un marco per la seconda classe e di sei marchi per la prima classe; una tariffa per la grande velocità, stabilita per un peso unico di due quintali, di

marchi 0,50 fino a 10 miglia e di 0,80 marchi oltre le 10 miglia; una tariffa simile per la piccola velocità, in tre zone: fino a 10 miglia, da 20 a 50 miglia, oltre 50 miglia e con distinzione soltanto di tre classi di merci.

Queste proposte sono state riconosciute *universalmente* inattuabili: esse non tenevano assolutamente conto, a cominciare da una certa distanza, delle spese variabili che crescono con la lunghezza del trasporto; inoltre, si presentavano esose per i brevi percorsi. È facile intuire che l'adozione di un sistema simile, anche se limitato soltanto al servizio viaggiatori, sistema che non è stato neppure adottato in pieno in tutti i servizi di tranvie urbane, porterebbe le aziende ferroviarie a conseguenze finanziarie *incalcolabili e imprevedibili.*

Tra coloro che hanno avanzato in Italia le proposte della tariffa ferroviaria-francobollo vi sono alcuni che si riferiscono inesattamente alla tariffa ungherese a zone. La tariffa a zone nulla ha da vedere con la tariffa prezzo-unico.

La prima tariffa a zone ungherese fu attuata nel 1889. Essa era congegnata in modo da favorire molto le brevi e le lunghe distanze e da favorire meno le distanze intermedie. Essa era suddivisa in 14 zone, di cui la 1ª, la 12ª e la 13ª avevano una distanza di 25 km. ciascuna, le altre — considerate intermedie — avevano una distanza di 14 km.; oltre i 225 km. il prezzo rimaneva immutato. La prima zona di 25 km. serviva per il traffico vicinale ed era suddivisa in due sottozone. I viaggi in queste due sottozone del traffico vicinale dovevano essere effettuati esclusivamente con treni omnibus: venendo fatti con treni diretti, si pagava per l'intera zona di 25 chilometri.

La tariffa ungherese, che rispondeva a scopi politici di accentramento verso la capitale, era inoltre congegnata in modo che, quando nel viaggio si toccava Budapest, si interrompeva ivi il computo per zone a cominciare dalla stazione di partenza e ne cominciava uno nuovo a partire dalla capitale.

La nuova tariffa presentava in confronto di quella preesistente una riduzione media di circa il 40 %. Contemporaneamente alla istituzione della tariffa a zone vennero abolite in Ungheria *quasi tutte* le altre forme di facilitazioni e riduzioni ferroviarie.

Effettivamente nei primi tempi l'innovazione attuata nel sistema tariffario ungherese ebbe il vantaggio di apportare un accrescimento notevole di traffico, ma sta di fatto che, successivamente, la tariffa subì molte modificazioni, che ne cambiarono la struttura primitiva e finì per essere abolita e sostituita da una tariffa differenziale. Così finiva la famosa tariffa a zone ungherese, che tante discussioni aveva sollevato nel pubblico e nel mondo ferroviario.

Aggiungiamo che la riforma ungherese, che ebbe larga eco dappertutto, diede incentivo allo studio, in Italia particolarmente, per l'adozione di un nuovo sistema di tariffa in sostituzione di quello a base costante allora vigente, che si concretò poi da noi nel 1906 con l'adozione della tariffa differenziale, la quale era contenuta in limiti più prudenziali della tariffa a zone ungherese e che tuttavia apportò egualmente un notevole incremento di traffico.

Attualmente la tariffa ungherese per il trasporto dei viaggiatori ha i prezzi computati chilometro per chilometro, congegnati sulle seguenti basi per la terza classe: da 1 a 150 km., 4,3 filler; da 151 a 250 km., 3,5 filler; da 251 km. in su 2,5 filler.

Per la formazione del prezzo di seconda classe si computa 1,5 volte quello di terza e per la formazione del prezzo di prima classe si computa 2,5 volte quello di terza.

SCHEDA DI VOTAZIONE

DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1936-XIV

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, con la massima sollecitudine: comunque in tempo utile perchè possa giungere entro il 31 Luglio 1936-XIV. La scheda che non conterrà variazioni di sorta varrà come voto di approvazione al Bilancio 1935 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. – Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1936-XIV, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1935.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring per l'anno 1935 e le Relazioni del Consiglio e dei Sindaci relative, pubblicati nella Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1936-XIV, e nel* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 2, Maggio 1936-XIV.*

NB. – Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1936 - 1937 - 1938:
1. Binda Ing. Comm. Achille.	1. ....
2. Borletti Sen. Gr. Cr. Senatore.	2. ....
3. De Marchi Dott. Comm. Marco.	3. ....
4. Puricelli Sen. Ing. Gr. Cr. Piero.	4. ....
5. Tedeschi Rag. Comm. Mario.	5. ....
Consigliere nominato interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto, e rieleggibile:	
6. Calderini Prof. Comm. Aristide.	6. ....

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'Esercizio 1936:
1. Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo.	1. ....
2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo.	2. ....
3. Rocca Dott. Rag. Giambattista.	3. ....

NB. – S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne viene scritto un altro.

Consoci! **non mancate di adempiere a questo Vostro semplice dovere sociale, staccando e rispedendo subito la presente scheda alla Direzione del T. C. I.**

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

§ 63 Indicat. Serv. Post. 1920, lettere *c) e) f)*

Affrancare
con bollo
da 10 cent.

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia, 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLII - NUMERO 5 MAGGIO 1936 - XIV E. F.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I., che si chiuderà il giorno 31 luglio p. v.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1935.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1935.
4. Elezioni.

a) di cinque Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: ing. comm. ACHILLE BINDA; Sen. Gr. Cr. SENATORE BORLETTI; dott. comm. MARCO DE MARCHI; Sen. ing. Gr. Cr. PIERO PURICELLI; rag. comm. MARIO TEDESCHI.

b) di un Consigliere, in conferma o sostituzione del signor prof. comm. ARISTIDE CALDERINI, nominato interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale;

c) di tre Sindaci, in conferma o sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 15 aprile 1936-XIV.

Il Presidente
Sen. CARLO BONARDI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1935

CONSOCI,

Gli avvenimenti che preparati da qualche mese si sviluppano con rapidità quasi quotidiana intorno a noi, avvicinandoci proprio in questi giorni all'epilogo trionfale, mentre tendono l'animo nostro sempre più ardentemente verso le mète altissime alle quali ci dà diritto la giustizia della causa e la passione del sacrificio, hanno impresso sia all'opera nostra individuale, sia a quella della nostra Istituzione un ritmo di maggiore alacrità e uno spirito di più chiara consapevolezza, che è anche una delle prove più decisive di capacità e di resistenza di tutti e di ciascuno.

E come l'Esercito, unito alle Camicie Nere e alle fedeli truppe di colore, senza distinzione di arma e di grado, nelle fatiche e nei pericoli della nuovissima grandiosa impresa, affronta con baldanzosa fierezza, mirabilmente coadiuvato dalla Aviazione, dalla Marina da guerra e mercantile, dal silenzioso e meraviglioso lavoro degli operai civili, il romano còmpito secolare di giustizia e di civiltà — mentre il popolo italiano, blocco granitico di resistenza all'iniquità dell'assedio economico, senza distinzione di ceti e di cultura, ritrova in se stesso e nelle tradizioni ataviche di sobrietà, di semplicità, di disciplina, una forza inesauribile di perseverare e di attendere con serena fiducia la grande ora della vittoria definitiva — così il Touring, nella coscienza di rappresentare, per quanto modestamente, un elemento non inutile per il vantaggio del Paese, vuole moltiplicare gli sforzi e gli spiriti al fine di concorrere da parte sua con rinnovato ardore alla preparazione del trionfo solenne e decisivo. Gli inizi e i mezzi di questa rinnovata dimostrazione di disciplina e di forza, risalgono a Voi anche quest'anno, o Consoci, in una misura che molte Associazioni di Paesi assai più ricchi del nostro ci potrebbero in questo momento invidiare, perchè, malgrado i tempi veramente eccezionali che attraversiamo è davvero confortante constatare che dal 1935 al 1936 il numero dei Soci è cresciuto di quasi 10.000 unità, sicchè il totale dei Soci al 31 dicembre 1935 era di 444.493, mentre i Soci Vitalizi erano passati da 239.322 a 247.836.

Motivo questo di compiacimento per Voi e per il Vostro Consiglio e insieme argomento molto solido e significativo nei riguardi dei Paesi d'oltre confine, giacchè anche il turismo ha le proprie assise internazionali, e pure in esse il numero è potenza.

Non dimenticate pertanto che quando rinnovate la Vostra quota o procurate nuovi aderenti, servite anche in questo modo la buona causa nazionale, e compite un'affermazione anche più alta di fierezza e di sacrificio quando fate in modo che ad ogni Socio caduto sul campo dell'onore (e a tutti i Caduti intendiamo mandare il nostro commosso saluto) si sostituiscano nuove schiere a rinnovare i ranghi della nostra grande famiglia, perchè la buona causa sia servita con sempre integre e gagliarde energie.

Causa buona infatti questa del Touring, che non mai come nei momenti difficili siamo in grado di misurare, opera di propaganda per la conoscenza delle cose nostre, delle nostre terre così in Patria come nelle Colonie, per la divulgazione delle nozioni geografiche, per il migliore vantaggio delle comunicazioni e dei mezzi di viaggio e di turismo.

La simpatia e l'apprezzamento lusinghiero dimostrato dalle più alte Gerarchie, dalle Forze Armate, dagli stessi Combattenti fino ai più umili lavoratori, ci confortano e ci confermano la bellezza del còmpito che ci siamo assunti e che col Vostro appoggio cercheremo di realizzare sempre meglio e con sempre più alto fervore.

Come di consueto, iniziamo la rassegna della attività svolta dal nostro Sodalizio nello scorso anno, dando la precedenza all'esame della nostra **consistenza patrimoniale.**

I Soci — già lo rilevammo — sono aumentati di numero, e quindi anche il patrimonio — con le più prudenti valutazioni — è aumentato; le rendite non sono state di molto inferiori a quelle dello scorso anno; le spese, sempre vigilate e contenute nei limiti delle previsioni. Quantunque alcuni cespiti siano venuti a mancare ed altri si siano contratti, noi chiudiamo il nostro rendiconto con un piccolo disavanzo di L. 103.997,21, per la prudenziale misura che ci ha consigliato di consolidare sempre più il bilancio, sia portando nelle spese, mobili, macchinari e impianti di nuovo acquisto, sia rinunciando alla valutazione di attività che essendo alla base di nostri lavori futuri, avrebbero potuto essere comprese fra le consistenze patrimoniali.

Si è pure adeguata alla possibile realizzazione la valutazione dei nostri titoli di Stato, azionarî e immobiliari. La Vostra Amministrazione ha risposto con prontezza all'invito del Governo, di sottoscrivere il nuovo Prestito 5 %; infatti, essa vi ha concorso con tutto il Redimibile che era nel passato Bilancio per la somma di Lire 9.299.000, integrando la sottoscrizione col pagamento di altre L. 1.393.850.

Il Vostro Consiglio avrebbe potuto valersi delle facoltà consentitegli e calcolare il nuovo Consolidato ad un prezzo superiore a quello esposto nel Bilancio; ma avendo costituito nel Bilancio precedente un fondo di fluttuazione di L. 731.337 e 55 ha preferito rendere più evidente la situazione sacrificando questo fondo per ridurre la valutazione del titolo a L. 85.

Il fondo di fluttuazione, quasi unicamente destinato a presidiare il titolo di Stato consolidato, assolve così in modo diretto al suo còmpito, perchè l'avere mantenute per gli altri titoli, come i Buoni del Tesoro e le Obbligazioni, le condizioni di acquisto sempre inferiori al nomina-

le — criterio già da alcuni anni adottato, con la Vostra approvazione — ci dà la certezza di non correre alea alcuna, restando questi valori nel nostro portafoglio fino alla loro scadenza.

All'incasso si potrà conseguire, per la differenza fra la valutazione attuale ed il valore nominale, un plusvalore che potrà anche essere devoluto a quel fondo di fluttuazione che è nelle nostre intenzioni di ricostituire.

Tolti i titoli pubblici e le azioni di Società immobiliari (fra le quali abbiamo in portafoglio quelle che si riferiscono alla Sede Sociale, esposte al prezzo di acquisto precedente al 1913 e che per se stesse rappresentano un'altra effettiva riserva), cifre di assai minore conto figurano fra le residue nostre attività, ormai non passibili di ulteriori ammortamenti, perchè sulle stesse si sono già applicate — in un seguito di diversi esercizî — le riduzioni più severe. Il loro realizzo — comunque avvenga — sarà sempre fonte di ricuperi.

Se si confrontano le diverse cifre delle consistenze attive e gli apporti passivi del Bilancio 1935 col precedente, si ha la netta sensazione del miglioramento progressivo, economico e finanziario: una maggiore somma di attività, con valutazioni decrescenti; passività superiori solo nelle cifre, che indicano il maggior incremento sociale, come le anticipazioni fatte dai Soci e l'accrescimento del fondo a garanzia dei Vitalizî.

In correlazione, anche il conto delle Rendite e Spese non ha notevoli variazioni in confronto degli esercizî precedenti e se alcuni titoli di reddito si sono ridotti, si è avuto un compenso nella riduzione proporzionale delle spese.

Concludendo, riteniamo che su questo punto si possa guardare con tutta tranquillità all'avvenire.

Fra le **pubblicazioni periodiche,** *Le Vie d'Italia,* perseverando nella loro alta finalità, si sono preparate nello scorso anno ad un rinnovamento formale e sostanziale che andrà certo perfezionandosi nel corso del 1936. Il consenso che abbiamo avuto dagli abbonati fa comprendere che la trasformazione ideata corrisponde pienamente all'aspettazione del pubblico, in quanto eleva le *Vie d'Italia* ad uno dei primi posti fra le pubblicazioni periodiche della Nazione.

La Rivista *Le Vie d'Italia e del Mondo* assolve un compito di divulgazione geografica particolarmente sentito dagli Italiani d'oggi, e conquista sempre più le simpatie del pubblico. Perchè, oltre a rendere più attraente e varia la sua materia, la Rivista va sempre più adeguandosi all'attualità, trattando argomenti che hanno rispondenza immediata nei problemi più dibattuti del momento. Così è stata assai apprezzata, nel campo degli studiosi, la serie di illustratissimi articoli sulle orme di Roma nel Mondo. Contemperando la divulgazione geografica con la celebrazione della universalità del genio romano e italico e associando all'interesse intrinseco della materia la ricchezza e bellezza delle illustrazioni, la Rivista s'impone ad ogni ceto di lettori, non solo in Italia ma anche all'estero.

Le pubblicazioni offerte gratuitamente ai Soci nel 1935 comprendevano: il VI volume della collezione ATTRAVERSO L'ITALIA intitolato *Toscana - Parte seconda*, che illustra le provincie di Arezzo, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa e Siena, un territorio cioè fra i più ricchi d'Italia in bellezze naturali e artistiche; il IV volume della GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA dedicato alle *Stazioni alpine della Venezia Tridentina, del Cadore e della Carnia* e i fogli 7 e 8 della *Carta d'Italia al 500.000.*

Tra i consueti annuali doni per il 1936, due sono già stati distribuiti e cioè la *Carta dell'Africa Orientale al 3.500.000,* pubblicata sul finire del 1935 e giunta graditissima nel momento stesso in cui si iniziavano le Operazioni in Africa, oggi avviate alla più completa vittoria; e il vol. VII della serie ATTRAVERSO L'ITALIA illustrante la *Campania.* Ed è pronto per la spedizione il V volume della GUIDA PRATICA, che costituirà una completa omogenea rassegna delle *Stazioni idrominerali* di tutta Italia.

Fra le nuove edizioni della GUIDA D'ITALIA furono pubblicati nel 1935 i volumi *Toscana,* esclusa Firenze, nel luglio, e *Lazio,* esclusa Roma, nell'agosto, rifatti con la consueta cura nel testo e nella cartografia. Altri volumi sono in preparazione e vedranno la luce probabilmente nel seguente ordine: *Firenze e dintorni, Marche e Umbria, Libia, Sicilia.* Il rinnovamento della Guida va così prendendo un ritmo più celere; rifatti i volumi dell'Italia Meridionale, verranno presto ripresi in esame quelli dell'Italia Settentrionale.

Come fu annunziato nella Relazione per il 1934, è in preparazione la GUIDA BREVE D'ITALIA, che sarà distribuita gratuitamente agli Associati a partire dal prossimo anno. Di questa nuova iniziativa — che viene incontro a un bisogno largamente sentito e per la quale sin d'ora si delinea vivissima l'attesa — si dirà ampiamente a suo tempo. Basterà qui assicurare che il testo ormai pronto per la tipografia, soppesato, limato, controllato con attentissima cura, conferma pienamente la previsione di poter offrire, pur nello spazio limitatissimo, una guida sintetica del nostro Paese sufficiente alle esigenze di gran numero di turisti e che, per la sua comodità d'uso, sarà particolarmente gradita a chi percorre l'Italia in automobile.

Nell'ottobre scorso è stato posto in vendita nella collezione LES GUIDES BLEUS della Libreria Hachette, il volume *Italie Méridionale, Sicile et Sardaigne,* completamente rifuso, che completa la trasformazione dell'edizione francese della *Guida per gli Stranieri* da due in tre volumi. In occasione del Congresso Internazionale degli Esperantisti, tenutosi a Roma nell'agosto, è stata pubblicata, in collaborazione con la Federazione Esperantista Italiana, una guida *Romo kaj cirkauajoj* in esperanto.

Nella serie della GUIDA DEI MONTI D'ITALIA, edita in collaborazione con il Club Alpino Italiano, è apparso il volume *Pale di S. Martino,* che ha suscitato interesse e plauso anche tra gli alpinisti stranieri, i quali nelle nostre Dolomiti vedono una delle più appassionanti palestre dell'alpinismo modernissimo.

Il 1935 fu un anno fruttuoso anche per l **attività cartografica,** perchè nel suo corso fu completata la pubblicazione della *Carta Automobilistica al 200.000* in 30 fogli. Di questa Carta si prepara anche un'edizione in forma d'ATLANTE AUTOMOBILISTICO: il I volume (*Italia Settentrionale*) uscì nel 1935; il II (*Italia Centrale, Meridionale e Insulare*) sarà pronto tra breve. Ambedue recano sul retro delle tavole le piantine schematiche delle città principali (184 in tutto) per gli attraversamenti, piante che

prossimamente verranno anche pubblicate in un fascicolo apposito. L'accoglienza fatta a questa Carta dai Soci e dal pubblico degli automobilisti in generale è stata calorosissima.

Essa si colloca degnamente accanto alla classica *Carta d'Italia al 250.000*, i cui fogli vengono tenuti aggiornati con frequenti nuove edizioni. I fogli ristampati nel 1935, con modificazioni più o meno numerose, sono 16. Fra breve, con le edizioni in corso di stampa, tutti i 62 fogli saranno rinnovati.

Due fogli della *Carta delle zone turistiche* (*Ortles-Cevedale* e *Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine*) sono stati pubblicati in una speciale edizione con gli *itinerari sciistici*, tracciati a cura dello Sci C. A. I. Milano, che ha pure preparato per ciascun foglio una guidina sciistica.

Prosegue la redazione dell'ATLANTE FISICO-ECONOMICO D'ITALIA: varie tavole sono ormai disegnate, mentre una schiera di studiosi, sotto la guida di S. E. il prof. Giotto Dainelli, Accademico d'Italia, sta raccogliendo dati e compilando diagrammi, schemi, abbozzi che costituiranno la base delle rimanenti.

Dell'ATLANTE INTERNAZIONALE è uscita una ristampa della *IV edizione* che, oltre ad alcune modificazioni nelle varie tavole, presenta quattro tavole completamente ridisegnate e reincise, e cioè i N. 113-114 (Libia al 5 milioni) e 116-117 (Etiopia, Eritrea, Somalia al 5 milioni). La conoscenza delle nostre Colonie ha fatto negli ultimi anni rapidi progressi: di molte zone si hanno ora rilievi regolari o speditivi, che hanno servito di base, insieme con la letteratura geografica recente, al nuovo disegno.

La **propaganda alberghiera** ha continuato a svolgersi — come di consueto — principalmente per mezzo della Rivista *L'Albergo in Italia*. E' stata posta ogni cura affinchè la pubblicazione corrispondesse sempre più e sempre meglio alle esigenze e agli interessi dei lettori. Venne perciò dato particolare sviluppo a tutti i problemi di tecnica alberghiera e di volgarizzazione e, in massima, a quel complesso di nozioni che deve costituire il corredo culturale indispensabile ad ogni albergatore.

La *Scuola Professionale Alberghiera* ha assolto lodevolmente, anche nell'anno scolastico 1934-35, il cómpito affidatole di preparazione tecnica, culturale e morale del personale d'albergo. La organizzazione della *Mostra delle Forniture Alberghiere* alla Fiera di Milano ha pure avuto lieto esito.

La **propaganda forestale** è stata compiuta attraverso la Rivista *L'Alpe*, il cui programma continua a svolgersi con lusinghieri apprezzamenti. Nel corso del 1935 è stata completata la serie dei numeri speciali dedicati alla flora forestale esotica: e anche ne *Le Vie d'Italia* la serie di articoli redatti con tanto amore e con particolare competenza da S. E. l'On. Marescalchi sotto il titolo: *Il volto agricolo dell'Italia*, ha fatto larga parte alla silvicoltura del nostro Paese e ai problemi che vi si connettono. Gli scritti del Sen. Marescalchi verranno raccolti nel corso di quest'anno in due volumi riccamente illustrati che costituiranno un'opera sintetica di valorizzazione agricola e turistica ad un tempo, in quanto da essa balzeranno evidenti i rapporti fra agricoltura e paesaggio.

Alle **Escursioni** e al **Campeggio** organizzati dal Touring nello scorso anno i Soci rinnovarono la loro cordiale adesione e parteciparono numerosi. Particolarmente significativa e, sotto alcuni aspetti, ardita, fu l'*escursione al Fezzan*, trattandosi della prima iniziativa promossa con scopi puramente turistici in quelle lontane oasi della Tripolitania. Nella stessa occasione un gruppo di Soci si spinse fino a *Gadames*, approfittando della superba organizzazione predisposta dal Governatorato della Colonia.

Questo viaggio coloniale fu preceduto da una *Escursione invernale al Terminillo e al Gran Sasso d'Italia*, e fu seguita da una nuova *Escursione in Sardegna*, dal *13° Campeggio*, che si svolse con molto successo *nel gruppo delle Pale di S. Martino*, e da un'*Escursione turistico-alpinistica al Passo della Sentinella per la Strada degli Alpini*.

L'**opera dei Consoli** ha continuato a manifestarsi sempre più utile al Sodalizio, sia per la collaborazione che essi prestano alle pubblicazioni, alle inchieste varie, al collocamento delle segnalazioni stradali, ecc., sia per il largo contributo all'incremento del numero dei Soci. Infatti, oltre la metà della falange di nuovi inscritti che ogni anno viene ad ingrossare le file del Sodalizio è procurata attraverso la fattiva collaborazione di questi nostri egregi e benemeriti Amici.

In questo campo si sono particolarmente distinti i Consoli Militari e Scolastici. Vada a tutti il caldo ringraziamento del Consiglio.

Il numero dei Consoli ha segnato nel decorso anno un nuovo accrescimento: da 9358, quanti erano al 31 dicembre dell'anno precedente, essi sono saliti infatti a 10.198 al 31 dicembre 1935.

Il **Servizio Informazioni** e l'**Ufficio di Consulenza Legale** sono a disposizione di tutti i Soci e molti se ne valgono specialmente per redazione di itinerari e per consiglio in materia di diritto automobilistico. Attivo sempre il lavoro nei confronti delle associazioni estere, e a beneficio degli stranieri che chiedono informazioni sul nostro Paese.

Il **Servizio Dogane, Trittici e Carnets**. - Alla fine del 1935 l'esistenza complessiva dei depositi cauzionali fatti dagli automobilisti che si recano in Stati stranieri era di L. 7.139.403 di cui L. 3.597.903 presso la Sede e L. 3.541.500 presso i vari Uffici Succursali. La cifra, pur essendo inferiore a quella corrispondente del 1934, è sempre rilevante, se si considera che la preferenza dei Soci è ormai andata al cauzionamento assicurativo che il Touring ha cercato, con accorgimenti e utili innovazioni, di rendere sempre più agevole, accessibile ed economico.

Il *Carnet Fiscal* che dal principio del 1935 ha cominciato ad essere rilasciato dalle Prefetture, interessa ormai solamente gli automobilisti che si recano in Belgio e Lussemburgo, Bulgaria, Danimarca, Olanda, Portogallo, Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Stato Libero d'Irlanda, Svezia, Rodesia meridionale e Terranova.

Anche la Jugoslavia ha di recente rinunciato a percepire una tassa di circolazione sugli autoveicoli esteri.

La Francia ha consentito a riconoscere, per la circolazione sul proprio territorio, i documen-

ti italiani, rinunciando ad esigere la presentazione dei documenti internazionali. A vantaggio dei Soci ciclisti che si recano in Svizzera e Francia per diporto, sono sempre disponibili le tessere di passaggio in dogana per la bicicletta.

Per il **miglioramento stradale.** - L'Istituto Sperimentale Stradale che il Touring gestisce a spese ripartite col R. A. C. I. e con un contributo fisso dell' A. A. S. S., ebbe a svolgere nel corso del 1935 un intenso lavoro, particolarmente in servizio dell'A. A. S. S. Sono passati alle prove del Laboratorio 1113 campioni di materiali, contro i 1050 campioni del 1934. Sommando tutti i campioni già passati alle prove, a partire dagli 88 del 1923, primo anno d'effettivo funzionamento dell'Istituto, si ha un totale di 8269, cifra che da sola dà una chiara idea dell'importanza ormai assunta dalla prova dei materiali nell'esercizio della tecnica stradale, grazie all'azione di propaganda che l'Istituto Sperimentale Stradale è venuto svolgendo con l'opera sua quotidiana e grazie ai contatti mantenuti non solo con l'A. A. S. S., ma anche con gli Uffici Tecnici Provinciali e Comunali. Hanno sempre grande prevalenza le prove su materiali richiesti dalla più moderna tecnica stradale: bitumi, asfalti, olî minerali, graniglie, cementi.

Nello scorso anno il Laboratorio dell'Istituto ebbe aumentata la propria dotazione con nuove macchine d'ideazione originale e costruite su disegni dell'Istituto, destinate a risolvere nel miglior modo questioni tecniche tuttora aperte, come la prova della resistenza dei materiali all'usura per attrito e la prova dei cementi direttamente su provini di calcestruzzo normale o tipo, anzichè su provini di malta normale.

Notevole fu poi l'apporto dell'Istituto ai lavori di varie Commissioni tecniche. Da citarsi l'intervento del Direttore dell'Istituto come rappresentante dell'Italia nella Commissione internazionale per la normalizzazione delle prove su emulsioni bituminose, con sede in Parigi, e il contributo dato dal nostro Laboratorio alle esperienze comparative avviate per iniziativa di quella Commissione internazionale presso Laboratori di varie Nazioni (Francia, Inghilterra, Svizzera, Olanda, Danimarca) allo scopo di rispondere a talune obiezioni su proposti metodi sperimentali. Lo stesso Direttore fu poi relatore presso la Commissione istituita dal Consiglio Nazionale delle Ricerche al fine di dettare le norme di accettazione dei materiali per quanto si riferisce ai materiali stradali, e le relative norme sono ormai in corso di pubblicazione nelle forme ufficiali. Tutta la parte relativa ai procedimenti sperimentali è stata concretata presso l'Istituto Sperimentale Stradale da un'apposita sottocommissione, tenendo massimo conto dei metodi e delle consuetudini del nostro Laboratorio.

Un lavoro ingente e di grande portata è stato compiuto nello scorso anno dall'Istituto con l'elaborazione del materiale statistico relativo al rilevamento del traffico lungo le Strade Provinciali eseguito nel corso del 1933, lavoro culminato con la pubblicazione dell' *Atlante Statistico della Viabilità Provinciale* edito dal T. C. I. per conto del Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, al quale risale l'iniziativa di quel rilevamento. Si tratta di una massa ingente di dati relativi al traffico che si svolge lungo 40 mila chilometri di strade provinciali, rilevati da oltre 4 mila amministrazioni. L'Atlante poi è grandemente valorizzato da 94 carte delle singole Province nella scala di 1:500.000, nelle quali sono tracciate le rispettive Strade Statali, Provinciali e Consorziali chiaramente distinte a seconda della classificazione amministrativa.

La Rivista *Le Strade*, entrata ormai nel suo diciottesimo anno di vita, ha consolidato nell'anno scorso quel più ampio sviluppo che il Touring volle darle a partire dal 1934, raddoppiandone il numero delle pagine e allargando il campo delle materie trattate. Senza nulla sacrificare della tradizionale specializzazione in tema di tecnica stradale, tanto pratica quanto sperimentale, la Rivista si occupò largamente nello scorso anno di questioni urbanistiche, di questioni attinenti alla circolazione, di statistiche stradali, di argomenti economici relativi ai traffici stradali. Ormai non sarebbe ammissibile per un qualsiasi tecnico stradale il rimanere estraneo al progresso mondiale in questo campo di studi e di realizzazioni, di cui aumenta continuamente l'importanza, e la nostra Rivista *Le Strade* assolve questo importante cómpito di mettere a disposizione di tutti il paziente lavoro di spoglio, d'interpretazione e di volgarizzazione d'una scienza che si evolve di giorno in giorno, e le cui manifestazioni vanno ricercate in numerosissime pubblicazioni periodiche d'ogni lingua. La grande diffusione della nostra Rivista, spesso e largamente citata dalle più importanti consorelle dell'estero, dà ragione di credere che lo scopo sia felicemente raggiunto.

Le **Segnalazioni Stradali.** - Nonostante le difficoltà di vario genere dovute alle attuali contingenze, l'attività della *Sezione per le Segnalazioni Stradali* non solo ha proceduto regolarmente, ma in certi momenti è stata anzi molto intensa essendosi dovuto provvedere a importanti lavori di segnalazione in un tempo assai breve.

Si è proseguito con metodo, in base al programma che ci eravamo tracciato, nell'impianto di cartelli lungo le più importanti arterie, si è intensificata la segnalazione degli attraversamenti dei centri urbani, che tanto riesce utile per la disciplina e la sicurezza del traffico. Tra i numerosi lavori eseguiti nel 1935 è degna di particolare rilievo la segnalazione eseguita nella città di Milano per il traffico di transito e quella particolarmente grandiosa e accurata dell'autocamionale Genova-Valle del Po.

I cartelli di vario tipo collocati nello scorso anno ammontano a 11.616. Ciò porta il quantitativo dei cartelli distribuiti a partire dal 1921 a 182.976 unità, e a partire dalla nostra fondazione a circa 250.000.

Degno di nota è il fatto che il 55 % dei cartelli di località da noi collocati nel 1935 sono luminosi, mentre quelli luminosi « di pericolo » hanno raggiunto il 56 % del totale delle segnalazioni « di pericolo » costruite. Questa confortante constatazione dimostra che le pubbliche Amministrazioni annettono una importanza sempre maggiore alle tabelle visibili in relazione al continuo incremento del traffico notturno dovuto soprattutto agli autotreni.

Grande del resto è stata la evoluzione delle segnalazioni in questi ultimi anni; noi pure vi abbiamo preso parte e più di una volta ne siamo stati promotori. Dai tipi di piccolo formato si è passati, per esempio, nel campo dei cartelli di orientamento, alla forma a freccia con lettere riportate in lastra di alluminio e con apparec-

chi riflettenti nelle lettere e nel contorno, mentre per i cartelli luminosi di località le dimensioni hanno spesso raggiunto valori che prima sarebbero apparsi irrealizzabili.

Dal punto di vista costruttivo si è giunti ad un'attrezzatura tale che consente di mettere a disposizione delle pubbliche Amministrazioni masse enormi di materiale in brevissimo tempo e tutti quegli accessori segnaletici che sono utili o indispensabili durante la costruzione delle strade.

Così operando riteniamo di contribuire non soltanto al perfezionamento di un servizio che riveste carattere di utilità pubblica, ma anche alla regolazione e alla sicurezza del traffico e a quella uniformità di segnali che è sempre stata auspicata da tutti e raccomandata dai vari Congressi stradali.

Un' elegante opuscolo pubblicato nello scorso anno illustra i nostri tipi di segnalatori ed è a disposizione delle Amministrazioni che hanno governo di strade e di coloro che si interessano del particolare importante problema.

Il **Villaggio Alpino.** - Anche per il 15° Esercizio i risultati di questa nostra Colonia Alpina possono essere ritenuti soddisfacenti. Le quote dei Soci Patroni sono aumentate di 3, ossia sono complessivamente in numero di 154 per Lire 770.000. Le quote dei Soci Fondatori sono aumentate di 9, per l'importo di L. 900.

Vennero introitate L. 46.263,40 per contributi destinati alla Gestione Estiva e L. 13.953,70 per contributi destinati alla Gestione Invernale, nonchè L. 43.600 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Tra le entrate più cospicue notiamo quelle di L. 13.368 del comm. Umberto Grioni; di L. 8.000 del defunto cav. Giulio Pandini; di L. 10.000 della Banca Commerciale Italiana; di L. 8.000 della Cassa di Risparmio di Milano; di L. 10.334 versate da persone, Ditte e Comitati patrocinatori di bambini poveri.

Le spese per la Gestione Estiva ammontarono a L. 56.496,10 e quelle per la Gestione Invernale a L. 47.571,09; complessivamente le spese ammontarono a L. 104.067,19. Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono in numero di 290 per 8592 giornate e nella stagione invernale furono in numero di 60 per 5509 giornate si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 6,57 per l'estate e di L. 8,63 per l'inverno: ossia di L. 7,38 per le due stagioni riunite, in confronto di L. 6,96 spesa media dell'Esercizio 1934.

Anche per il 1935 siamo debitori della più viva riconoscenza alle egregie persone che hanno dedicato una parte non indifferente del loro tempo alla sorveglianza e al funzionamento della Colonia, con alto spirito di abnegazione e con vantaggio grandissimo del benessere fisico e spirituale dei nostri piccoli ospiti.

Purtroppo l'anno 1935 fu un anno di lutto per la nostra Colonia; oltre al Presidente del Touring, prof. Giovanni Bognetti, il Villaggio ha dovuto lamentare la perdita del cav. Giulio Pandini, il munifico donatore della Villa eretta alla memoria del figlio suo Mario, caduto a Quota 144 del Carso, e dell'ing. Giuseppe Sichirollo, che del Villaggio si era assunta la sorveglianza tecnica e nel quale già aveva impressi i segni della sua genialità professionale.

Anche fra i componenti il Consiglio del Touring si sono avuti due dolorosissimi lutti: i colleghi tanto amati comm. Alfredo Zaffaroni e ing. comm. Francesco Sansoni ci hanno lasciato per sempre: ricordiamo la loro opera con vivissima riconoscenza e con profondo rimpianto.

CONSOCI,

La rassegna che abbiamo premessa è rassegna di opere e non di parole; da essa risulta che il vantaggio dei Soci è sempre stato perseguito in armonia con gli interessi generali del Paese. E per questo la collaborazione più cordiale ha improntato i nostri rapporti coi grandi Istituti amici quali il Club Alpino Italiano, il Reale Automobile Club d'Italia, la Reale Unione Nazionale Aeronautica e via dicendo, tutti uniti e concordi nella difesa continua dei grandi interessi del turismo nazionale.

Inoltre agli Enti governativi, da cui riceve i più cortesi aiuti e i più lusinghieri riconoscimenti, la Vostra Associazione ha dato e dà volonterosi contributi nei limiti delle sue possibilità. Soprattutto essa può considerarsi una forza coordinata di quel Ministero per la Stampa e per la Propaganda che, attraverso la Direzione Generale per il Turismo, è il supremo ed efficace moderatore in questi così importanti rami dell'economia e della propaganda nazionale.

Attività molteplice e opere numerose dunque, perfettamente conformi a quello spirito che diede vita all'Associazione ed al quale essa è rimasta sempre fedele da più di quarant'anni a questa parte.

Tale rimane ancora e ora più che mai il cómpito che attende il nostro Sodalizio nel presente e nel futuro: nel presente fervido di uno sforzo così duro e tenace e decisivo, nel futuro radioso di tante promesse per la vittoriosa ascensione della nazione italiana nel mondo.

Il consenso che, ne siamo certi, vorrete manifestarci ancora una volta ritornandoci prontamente la scheda di votazione che accompagna questo documento, sarà sprone, come sempre, alla nostra volontà e conforto alla buona battaglia che, sotto gli auspici della Maestà del Re e agli ordini del Duce, anche noi combattiamo per i più alti destini del nostro Paese.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1935-XIV

Il Bilancio che chiude l'Esercizio annuale del Touring è un documento che si esamina sempre con molto interesse.

Tale interesse era quest'anno maggiormente acuito dal desiderio di renderci conto dell'influenza dei grandiosi avvenimenti che vanno tuttora svolgendosi, sull'andamento della gestione passata e sul valore delle consistenze patrimoniali al 31 dicembre 1935.

La nostra massa di titoli, grazie alle direttive adottate nei precedenti Bilanci, ha risentito limitatamente delle variazioni avvenute nelle quotazioni di Borsa e precisamente sui titoli e le azioni che, non potendo contare sul rimborso a determinate scadenze, dovettero subire il ribasso; questi valori sono quindi stati aggiornati ai prezzi correnti del 31 dicembre 1935 e la perdita derivatane ha trovato completo compenso nel « Fondo di fluttuazione titoli », che si è dovuto sacrificare e nell'avanzo di reddito che si sarebbe senza dubbio avuto nella gestione ordinaria alla chiusura dell'Esercizio.

Per i valori obbligazionarî e per i Buoni del Tesoro, si è mantenuto il criterio prudenziale di riportarli al valore di acquisto, purchè — si noti bene — questo risultasse inferiore al nominale rimborsabile, e su questi nessuna perdita si è dovuta segnare. Situazione, quindi, molto tranquillante e poichè il continuo accrescersi dei Soci, specie vitalizî, ci è garanzia che non dovremo procedere a realizzi, possiamo sperare che in un futuro prossimo, tutti i valori abbiano a riprendere quota, mentre per i redimibili si avrà, alle scadenze convenute, il previsto rimborso al nominale; così, col maggiore incasso in confronto alle cifre esposte in bilancio, sarà possibile ricostituire il fondo di fluttuazione in una cifra superiore a quella oggi sacrificata.

L'esito dell'Esercizio, per quanto riguarda l'ordinario movimento di rendite e spese, è stato soddisfacentissimo. Già è detto più sopra che l'avanzo ha servito a colmare il deficit lasciato dalla valutazione patrimoniale e il Bilancio avrebbe ancora potuto chiudersi in pareggio assoluto, in luogo del piccolo disavanzo, se non si fosse creduto conveniente dal Vostro Consiglio di procedere con somma prudenza nelle valutazioni.

Evidentemente, questi risultati — dei quali dobbiamo compiacerci — si sono ottenuti in gran parte per la saggia ed equilibrata direzione del Sodalizio, che ha trovato la consueta intelligente efficacissima collaborazione in tutto il personale, al quale non è mai venuto meno lo spirito animatore del Capo; però molto è dovuto anche all'opera di incogniti o poco noti, ma preziosissimi, cooperatori, dai Consoli benemeriti, agli infiniti entusiasti, che con la loro attiva, disinteressata propaganda, con i loro opportuni suggerimenti, mantengono e diffondono intorno al Touring le più vive simpatie.

I risultati sono tangibili nella continua ascesa del numero dei Soci. Al 31 dicembre 1935 siamo arrivati a 247.836 vitalizi e 196.657 annuali. Ecco la ragione precipua per cui il nostro patrimonio si accresce e le nostre rendite non deflettono.

Dopo questo sguardo di assieme, più arduo sarebbe entrare in una disamina delle singole cifre del Bilancio. Molte di queste rappresentano come l'epilogo delle svariatissime ed importanti attività che si svolgono, tutte coordinate per la realizzazione delle finalità del nostro Sodalizio, e solo attraverso una più minuta indagine i Soci potrebbero avere una più adeguata idea del campo vastissimo in cui si svolge l'opera del Touring. Ma da questo esame trascende il nostro còmpito e d'altronde allo scopo risponde esaurientemente la Relazione Consigliare. A noi il dovere di assicurarvi della perfetta regolarità del funzionamento amministrativo, contabile e di cassa, della reale corrispondenza di tutte le registrazioni con le consistenze attive e passive, quali emergono dalle cifre segnate in Bilancio, e la soddisfazione molto gradita di poter proporre alla vostra approvazione un Bilancio il cui risultato — tenuto conto delle circostanze straordinarie nelle quali si è svolto l'Esercizio 1935 — è superiore alle nostre previsioni e ci dà tranquillo affidamento per il futuro.

Siamo certi di interpretare il pensiero unanime dei Soci associandoci al saluto reverente e riconoscente a tutti i Combattenti che nella missione civilizzatrice dell'Italia nell'Africa Orientale, portano — coi più duri sacrifici — sempre più alto e sempre più avanti il vessillo glorioso della Patria.

Milano, 23 marzo 1936-XIV

I SINDACI: **Dott. Rag. G. B. ROCCA** **Rag. C. MAGNOCAVALLO** **Rag. A. LONATI**

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

		Nominali					
Valori pubblici e privati:							
Rendita	5 %	L. 8 299 000	L.	7 054 150	—		
Buoni Tesoro Novennali	4 e 5 %	» 8 385 000	»	7 975 939	—		
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	» 1 608 500	»	1 194 311	25		
N. 606 Obbl. Debito Redimibile . .	3 %	» 303 000	»	184 830	—		
» 14473 Cart. Fond. Venezie, Sarde, Monte dei Paschi, Cassa Risparmio Bologna, Ist. S. Paolo Torino, Cassa Risp. Milano, Ist. Cred. Fond. Roma	4 %	» 7 236 500	»	6 943 854	60		
» 1801 Obbl. Cons. Op. Pubbl. - Roma	4.50 %	» 900 500	»	889 498	22		
» 2324 » » » » »	5 %	» 1 162 000	»	1 137 714	20		
» 1305 » Istit. Cred. Op. Pubbl. Utilità - Roma . . .	6 %	» 652 500	»	622 276	20		
» 389 » Risanamento Napoli .	5 %	» 194 500	»	157 545	—		
» 200 » Ferrovie del Tirreno	5 %	» 100 000	»	91 000	—		
» 574 » Prest. Unif. Napoli .	5 %	» 57 400	»	38 171	—		
Azioni di Società Immobiliari			»	15 407 413	80		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:							
N. 11950 (di cui N. 4367 acquistate coi contributi dei Soci del Touring Fondatori della Sede)			»	1 195 000	—		
Diversi			»	5 002	—		
						42 896 705	27
Conti Correnti presso Banche e Cassa			L.			242 632	14
Attività diverse relative alla Sede			»			346 749	02
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (17 volumi), esistenza .			»			182 230	70
Guida d'Italia del T. C. I.: Ediz. in francese, inglese, tedesco (10 vol.), esistenza			»			36 023	—
Guida dell'America Latina: Edizione in spagnolo e in italiano, esistenza . . .			»			8 630	—
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Valore dell'esistenza			»			48 488	—
Carta Automobilistica 1:200.000: Valore dell'esistenza			»			194 292	—
Attraverso l'Italia: Valore dell'esistenza dei primi 5 volumi			»			124 749	—
Grande Atlante Internazionale: Valore dell'esistenza			»			375 460	—
Pubblicazioni diverse: Valore delle esistenze			»			228 091	30
Minuterie: Varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.			»			14 882	70
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti esposta per memoria in			»			1	—
Mobili, macchine e pietre litografiche incise			»			297 875	—
Depositi presso terzi a cauzione			»			5 488	80
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali			»			7 095 200	—
diversi			»			326 944	60
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari			»			1 691 074	16
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)			L.	2 916 950	29		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario			»	673 793	90		
						3 590 744	19
Spese anticipate di competenza dell'Esercizio 1936			L.			2 356 513	35
			L.			60 062 774	23

DELL'ESERCIZIO 1935

al 31 Dicembre 1935

PASSIVITÀ

Quote versate dai Soci annuali per il 1936:							
Rinnovazioni Italia N. 111.353 . . a L. 15	L.	1 670 295	—				
» Estero » 1.223 . . » » 25	»	30 575	—				
N. 112.576				1 700 870	—		
Nuove iscrizioni Italia N. 14.455 . . a L. 17	L.	245 735	—				
Estero » 197 . . » » 27	»	5 319	—				
N. 14.652				251 054	—	1 951 924	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali	L.					75 362	—
Soci Vitalizi a pagamento rateale	»					767 864	05
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, cartelli indicatori, indennità di licenziamento al personale, ecc.	»					1 585 581	45
Anticipazioni di Soci e varie pel 1936 per abbonamenti a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie d'Italia e del Mondo », a « L'Albergo in Italia », a « L'Alpe », a « Le Strade », ecc.	»					1 693 705	30
Fornitori e diversi	»					1 245 979	99
Depositi a cauzione	»					10 000	—
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali	»					7 095 200	—
diversi	»					326 944	60
Gestioni diverse:							
Villaggio Alpino del Touring (contropartita)	L.			2 916 950	29		
Istituto Sperimentale Stradale - idem	»			673 793	90	3 590 744	19
						18 343 305	58
Patrimonio sociale:							
a) N. 229.378 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1934	L.			35 360 025	—		
N. 8.596 » » iscritti nell'anno:							
Italia N. 8.410	»			1 682 000	—		
Estero » 186	»			55 800	—		
N. 237.974 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1935	L.			37 097 825	—		
Supplementi di L. 50 pagati { al 31-12-34 N. 14.594	L.	729 725	—				
{ nell'anno » 17	»	850	—	730 575	—		
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.			37 828 400	—		
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:							
Contributi al 31 Dicembre 1934 . . N. 4.343 quote							
Nuove quote sottoscritte nel 1935 . . » 24 »							
Totale N. 4.367 quote	L.			436 700	—		
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1934	L.	3 557 853	98				
Sopravvenienze attive dell'Esercizio	»	511	88				
	»	3 558 365	86				
Quota prelevata nell'Esercizio	L.	103 997	21	3 454 368	65	41 719 468	65
	L.					60 062 774	23

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1935

RENDITE

Soci annuali 1935 - Annualità riscosse durante l'anno

Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia N. 173.853 . . . . . . a L. 15	L.	2 607 795	—		
Estero » 2.306 . . . . . . a » 25	»	57 650	—		
N. 176.159				2 665 445	—
Nuove iscrizioni — Italia N. 19.945 . . . . . . a L. 17	L.	339 065	—		
Estero » 553 . . . . . . a » 27	»	14 931	—		
N. 20.498				353 996	—
Statistica dei Soci: Annuali . . . . . N. 196.657; Vitalizi . . . . . » 237.974; Vitalizi a rate . . » 9 862; Totale N. 444.493	L.			3 019 441	—
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			61 130	15
Interessi — sui Valori pubblici e privati	L.	1 575 412	40		
sulle somme depositate presso le Banche	»	15 863	30		
				1 591 275	70
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi	L.			2 924 163	90
Introiti diversi	»			19 805	07
Quota prelevata dal Fondo di riserva, a pareggio	»			103 997	21
	L.			7 719 813	03

SPESE

Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e del Mondo», «L'Albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Toscana» Parte II - Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura - Parte II - Vol. II; Carta d'Italia al 500.000; Bollettino d'informazioni; Varie	L.	5 316 849	70
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Uffici Succursali, Convegni, Congressi e spese per organizzazione gite, ecc.	»	464 889	54
Spese generali e Servizi speciali pei Soci - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, corrispondenza, spedizione di pubblicazioni, magazzino, schedario, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	1 246 668	62
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda forestale, propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc. . . .	»	389 350	15
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto Sperimentale Stradale e spese di propaganda	»	113 743	74
Varie	»	188 311	28
	L.	7 719 813	03

IL PRESIDENTE
Sen. CARLO BONARDI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITA'
Rag. PIERO MORO

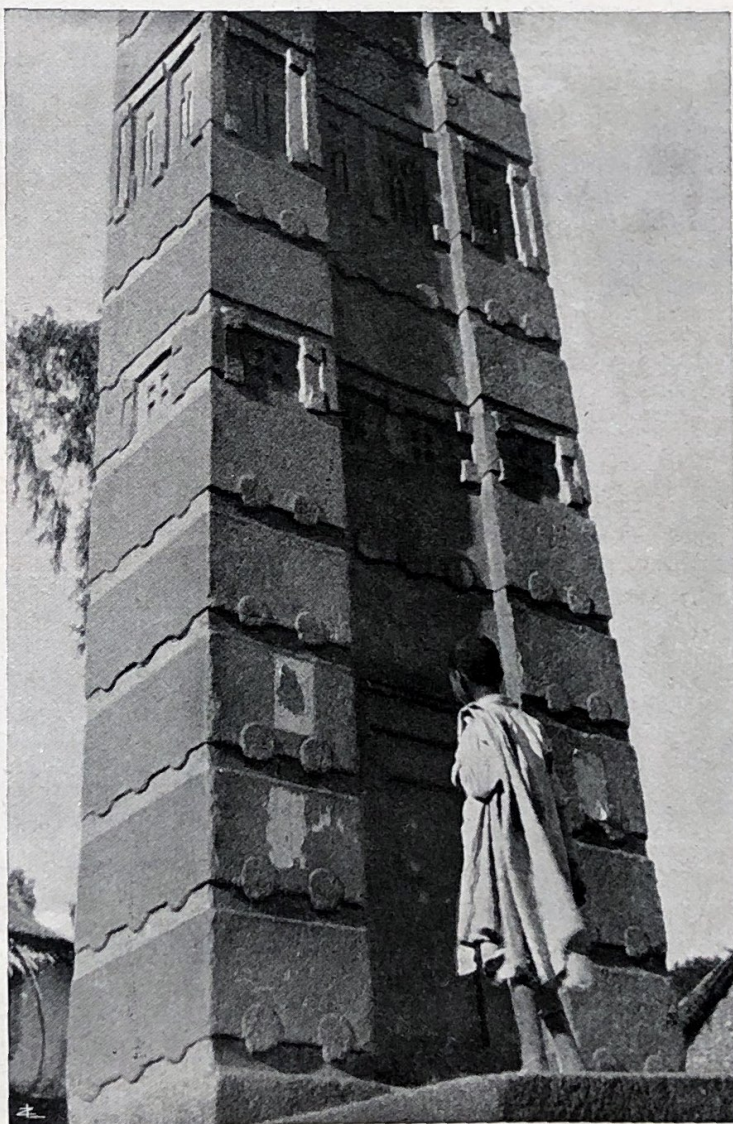
I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI — Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO — Dr. Rag. G. B. ROCCA

AXUM: I TRONI DI PIETRA CONSACRATI ALLE DIVINITA': ESSI COSTITUISCONO UNA MANIFESTAZIONE SPECIALE DELL'ARTE ETIOPICA.

LA PARTE INFERIORE DELL'OBELISCO ERETTO NELLA PIAZZA DI AXUM.

ETIOPIA ANTICA

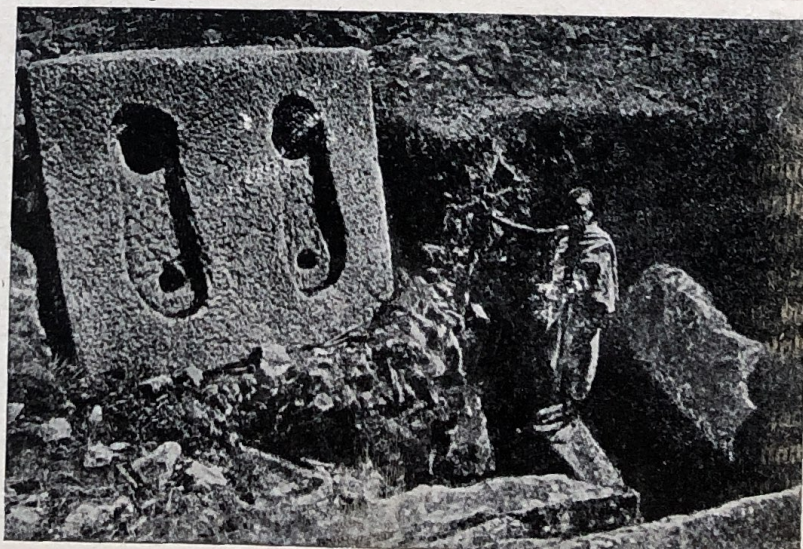
Nei primi tempi della nostra signoria sulla Libia ebbe grandissimo favore in Italia una indovinata vignetta simbolica: un nostro contadino aveva tratto dai solchi della terra africana ed osservava la daga d'un legionario romano. Uguali ritrovamenti non faranno i nostri ferrei figliuoli, combattenti su per le rocciose montagne tigrine: Roma non dominò mai laggiù, sebbene, di contro all'Eritrea, Elio Gallo conducesse, per Augusto, nell'Arabia meridionale, una spedizione militare che ha del fantastico, sebbene soldati di Nerone spingessero le loro esplorazioni fino al Nilo Bianco, sebbene l'Etiopia si schierasse a fianco di Palmira contro Roma e prigionieri axumiti concorressero a rendere nell'Urbe più solenne il trionfo d'Aureliano. Ma dove non giunsero le armi giunsero sprazzi di civiltà, prima nel periodo tolemaico, poi nell'età romana. Intendiamoci subito: non può pensarsi di trovare laggiù tracce si manifeste e grandiose della civiltà gre-

co-romana, come quelle che il suolo di Tripoli e di Bengasi vanno rivelando al nostro sguardo stupito; siamo ai margini estremi del mondo antico, in terre che allora erano di accesso assai difficile e pericoloso, sebbene dotate di una lor propria civiltà, barbarica certamente, ma che troppo non sfigurava nel quadro delle antiche civiltà orientali.

Civiltà propria, ma derivante essenzialmente da quella dell' Arabia meridionale. Dalle coste occidentali d'Arabia colonie di navigatori e commercianti si andarono stabilendo fra le rozze, incolte tribù cuscitiche dell'opposta sponda africana, il cui livello culturale non doveva essere gran che al di sopra dei Cunama, quali erano prima della nostra occupazione, o dei Galla Borana. Tali colonie col tempo si amalgamarono lentamente con le genti soggette, dando origine all'attuale popolazione abissina, cuscitica per razza, con più o meno appariscenti infiltrazioni semitiche, e semitica per linguaggio. Principale punto d'approdo fu Aduli, presso la attuale Zula; di là i coloni risalirono lungo l'Haddàs verso l'altipiano, ed attraverso questo, lungo una via che nel 1899 ebbi la fortuna di rintracciare, si spinsero nell'Acchelè-Guzài, nello Scimezana, nel Tigrai settentrionale. Col tempo, rompendo la dipendenza dal regno di Saba, formarono un regno indipendente, ed ebbero il loro maggior centro politico in Axum, la « verdeggiante », come voleva dire il nome nell'antico loro linguaggio.

Ma fin dal secolo X prima di Cristo l'Arabia meridionale ci apparisce in un alto grado di civiltà, e gl'immigrati nell'Africa ne trasportavano con loro il bagliore. Un'osservazione però si impone: questi semiti passati in Africa dovevano trovarsi essi stessi in un livello di civiltà inferiore a quello degli altipiani iemeniti: in origine rudi marinai e commercianti, provenivano dalle coste settentrionali dello Iemen, ove non soccorrevano quelle condizioni ambientali che nel retroterra avevano favorito il fiorire di Saba. Non può, infatti, a nessuno sfuggire il contrasto fra l'abbondanza del materiale epigrafico, che gli altipiani iemeniti vanno continuamente restituendo, e l'estrema povertà di quello sinora rinvenuto in Africa. Aggiungasi che nel processo di fusione tra semiti e cusciti la barbarie di questi ultimi doveva imporsi e far tralignare la civiltà dei primi.

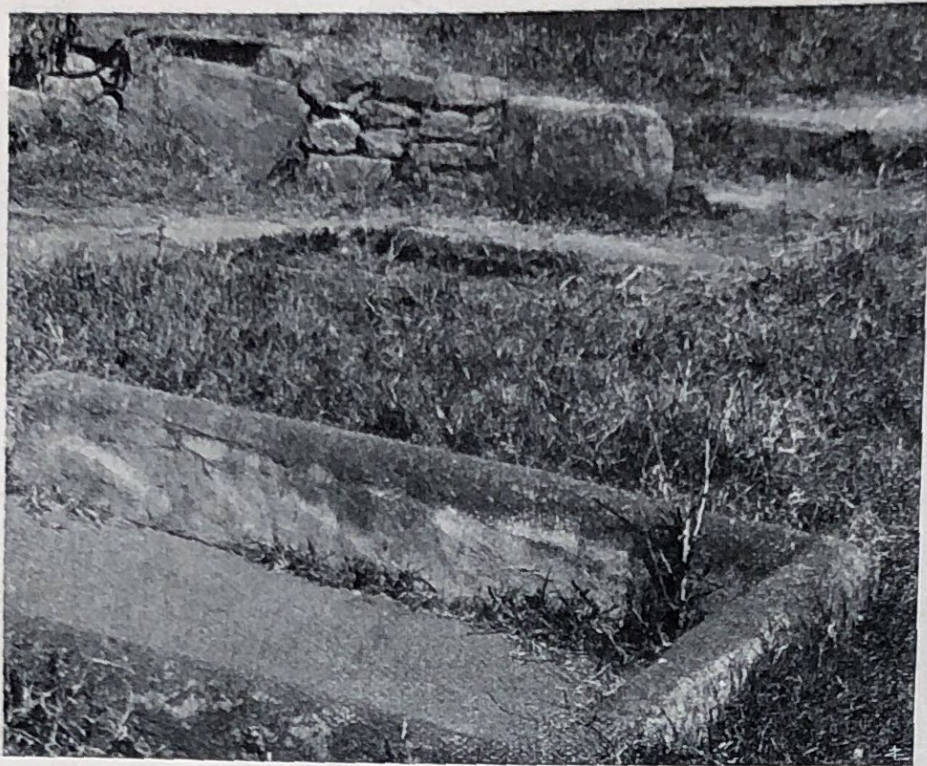
Ad ogni modo, quando metodiche esplorazioni verranno fatte, le tracce del passato ci si presenteranno più copiose; finora, nella stessa Eritrea nulla si fece, all'infuori d'un rapido, fortunato assaggio delle rovine d'Aduli, per opera di Roberto Paribeni e di Francesco Gallina, assaggio dovuto alla preoccupazione che venissero i Tedeschi a lavorare in ca-

AXUM: GLI OBELISCHI: ALTRA TIPICA MANIFESTAZIONE DELL'ARTE ETIOPICA.

AXUM: IMPRESSIONI DEI PIEDI, NEL BASAMENTO DI UNA STATUA SCOMPARSA.

AXUM: SEMPLICI BLOCCHI MONOLITICI, NELLA LORO FORMA NATURALE SENZA INTERVENTO DELL'OPERA ARTISTICA DELL'UOMO.

sa nostra. Ma sin da ora cose importanti ha offerto il soprassuolo. In Iehà, villaggio a circa 22 km. a NE di Adua, sono le rovine abbastanza ben conservate d'un antico tempio pagano, ed eleganti iscrizioni in lingua e caratteri sud-arabici che potrebbero rimontare al VI secolo prima di Cristo; un altro santuario pagano, sull'altura d'Abba Pantaleuòn presso Axum, ci conserva un altro frammento d'iscrizione assai antica; a Cascasè, fra Adì Caiéh e Senafé, numerosi obelischi giacenti al suolo e quasi tutti spezzati rivelano l'esistenza d'un importante centro abitato, che attende la zappa scopritrice, e un d'essi reca un'iscrizione reale, forse del III o del IV secolo prima di Cristo; sull'altipiano del Cohaito, a E di Adì Caiéh, un notevole bacino artificiale sembra risalire a qualche secolo innanzi l'èra volgare e così via.

Lo stabilirsi della dinastia Tolemaica in Egitto portò ad una ripresa dei contatti commerciali fra

AXUM: IN CONTRASTO COL MISERO TUCUL ODIERNO STANNO QUESTI NOBILI AVANZI DEL COSIDDETTO SEPOLCRO DEL RE CALEB.

AXUM: LA LEGGENDA VEDE SU QUESTI RUDERI LE ORME DEI PIEDI DELLA MADONNA.

Egitto e terre eritree: i Tolomei, anzi, ebbero dominio, sia pure breve, anche nella regione costiera di Tocar. Numerosi stabilimenti commerciali costellarono coi nomi greci del fondatore o del re o della regina egiziana del tempo gli scali del Mar Rosso. Una descrizione dei mercati eritrei verso la metà del I secolo d. Cr. par quasi riferirsi a un mercato di pochi decenni or sono, quali io stesso ne vidi. Ma il commercio è veicolo di civiltà, e gl'influssi del mondo greco-romano crebbero quando al commercio si unì la religione: la introduzione del cristianesimo, per opera di missionari venienti dalla Siria o dall'Egitto, rese l'Etiopia una diocesi egiziana. Gli scavi degli strati superficiali di Aduli si direbbero quasi d'una località provinciale dell'Egitto cristiano. Una specie di manuale del commerciante egiziano nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano, manuale del I secolo dell'éra volgare, ci informa che il re di Axum sapeva addirittura parlare in greco. La lingua e l'alfabeto greco sono così noti che in greco i re fanno incidere le loro iscrizioni, una delle quali, su basalto nero, nelle rovine di Meroe, ci fa assistere al tracollo dell'antico reame del Nilo sotto i colpi degli Abissini; in greco sono, per molto tempo, le leggende delle monete; la scrittura greca probabilmente determina l'uso di scrivere l'etiopico da sinistra a destra, anzichè, come nel sud-arabico, da destra a sinistra, e fa introdurre nella scrittura etiopica l'uso di segni per indicare le vocali; dal greco si adottano le cifre, rinunciandosi a quelle sud-arabiche; dal greco si traducono le Sacre Scritture e parecchi altri libri. Le prime monete, che s'incominciano a coniare verso la fine del secolo III, rispecchiano un tipo strettamente romano, di Diocleziano. E questa influenza ellenistica o, se vogliamo, greco-romana, trasformandosi gradatamente in influenza bizantina, dura finchè l'Islàm non viene a separare l'Etiopia dal mondo Mediterraneo. Così un nuovo elemento, il nostro, veniva ad innestarsi sul tronco della tralignata civiltà sud-arabica in Africa.

I luoghi ove fin da ora segnalansi avanzi di edifici attribuibili ai primi sei o sette secoli dell'èra volgare, sui quali possono aver soffiato influssi mediterranei, sono già parecchi: a nord dell'antico confine del Belesa, sovratutto il Cohaito, ed anche Enzelàl fra gli Habàb, Aratù fra

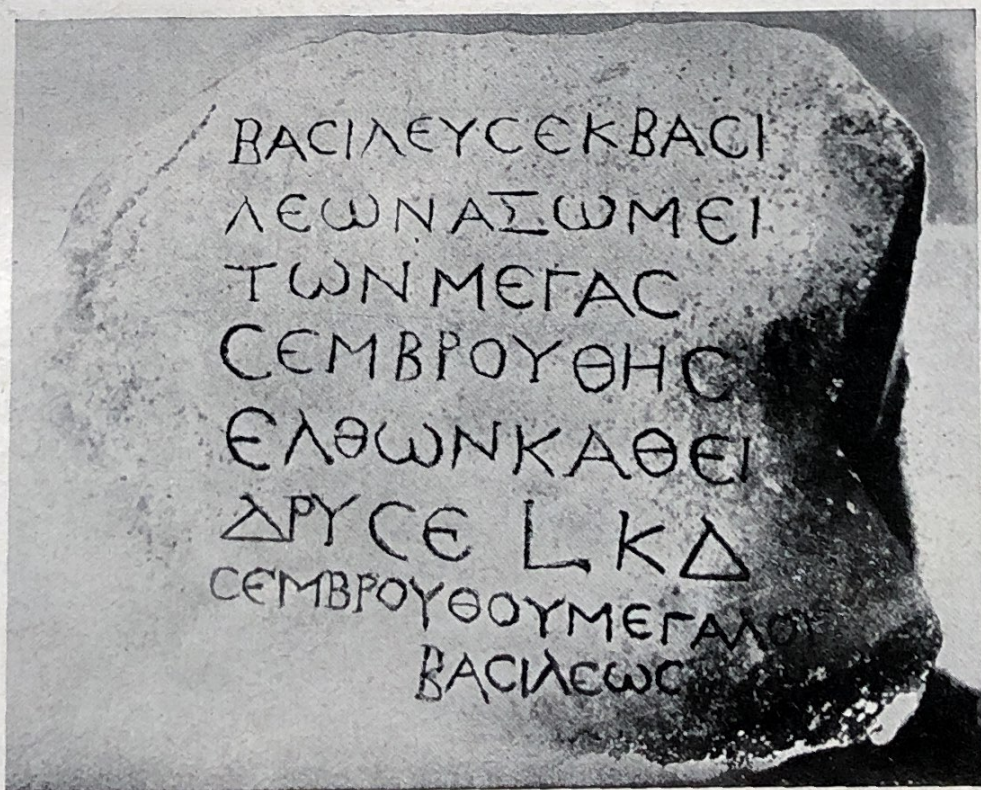
TIPICA CHIESA A PIANTA QUADRA IN UN VILLAGGIO ABISSINO: SI VEDE PARTE DEL MURO DI SOSTEGNO DELLE CAMPANE E L'ORNAMENTAZIONE DEI MURI A FALSE TESTE DI TRAVI.

AXUM: ANTICHI RUDERI DEI TRONI IN PIETRA DESTINATI AI GIUDICI DEL TRIBUNALE REALE.

i Bet Tacué, Toconda, vari villaggi dello Scimezana, regione che, come l'Acchelè-Guzài meridionale, sembra aver avuto una parte importante nella antica vita etiopica; a sud del Belesa, Dahané nell'Agamè, Debra Damò, Agulà e molti altri. Come è naturale, trattasi, per lo più, di edifici religiosi.

Chi oggi vede gli umili tucùl in paglia, che formano la massima parte delle abitazioni abissine e che riproducono il primitivo tipo di capanna africana, non penserebbe che, un tempo, nell'Abissinia settentrionale si sapesse costruire ben altrimenti. Certamente, era civiltà di minoranza; la massa del popolo doveva vivere e lavorare non altrimenti che oggi. Ma gli edifici pubblici, i templi, più tardi le chiese, le dimore dei re e dei grandi sapevansi edificare in solide murature, i cui tipi erano, di sicuro, venuti dall'Arabia meridionale. Anzitutto, si aveva (e fu il tipo più arcaico) un muro di grandi pietre squadrate, lunghe da due a tre metri, alte circa cm. 25, sovrapposte l'una all'altra, strettamente combaciando, senza calce o cemento. Un altro tipo, pure arcaico, era d'un muro parimenti a secco, a grandi doppie fasce orizzontali: ogni fascia constava di due strati di pietre, l'uno di grosse pietre squadrate di uguale altezza, e l'altro, il superiore, di pietre piatte levigate, assai meno alte; in costruzioni meno antiche, lo strato superiore è di ciottoli o pietrame di varie dimensioni, ammassati a seconda del bisogno. Caratteristico un altro tipo, che gli Abissini chiamano «a testa di scimmia»: il muro è ancora a doppia fascia, con lo strato inferiore di pietrame impastato con mota, mentre quello superiore, notevolmente più basso, consta di tronchi d'albero disposti trasversalmente al muro, ad intervalli, in modo da lasciarne sporgere alquanto i due capi, e riempiendo gl'intervalli con pietre e fango. Da questi tipi, altri più semplici derivarono, fino al muro a secco di pietre laminari o di pietrame sovrapposto, talvolta impastato con mota: tipo, quest'ultimo, di nessuna resistenza, ma il cui uso, ciò nonostante, continua sino ad oggi.

E' curioso che la colonna ed il capitello abbiano sempre, o quasi, conservata una forma propria, anche quando si andò rafforzando l'influsso ellenistico. Pressochè sconosciuta la colonna roton-

QUESTA ISCRIZIONE GRECA DEL RE SEMBROUTHES A DECCA MAHARE' DIMOSTRA QUANTO DETTA LINGUA, DI CUI SI FACEVA LARGHISSIMO USO, FOSSE NOTA ALL'ETIOPIA ANTICA.

L'INGRESSO DELLA CHIESA DI ENDA ABUNA ABRAHAM (DEBRA ESION) SCAVATA NELLA VIVA ROCCIA.

da: la sostituisce una specie di pilastro a sezione quadrata, con gli spigoli più o meno smussati; la smussatura e le stesse facce del pilastro a volta sono concave. Il capitello è a sezione quadrata, a più scalini, come a rappresentare una serie di sovrapposte pietre lamellari di crescenti dimensioni.

Se l'esterno degli antichi edifici dell'età axumita doveva riprodurre principalmente — sia pure con maggiori o minori alterazioni — il tipo sud-arabico, è molto verosimile che all'interno, sovra tutto nella decorazione, l'influenza mediterranea fosse maggiore. Nulla ci è pervenuto delle antiche pitture, prescindendo da dipinti rupestri di cui qui non è il caso di parlare: la tradizione musulmana ci conserva il ricordo delle donne di Maometto, ammirate dello splendore delle pitture da esse vedute nelle chiese d'Abissinia, che indubbiamente erano pitture di tipo bizantino. Il soffitto della vetusta chiesa di Debra Damò, in legno, a cassettoni, è di manifesto tipo bizantino. A Rora Laba sonvi ancora due leoni scolpiti in pietra, d'indubbia influenza alessandrina. E forse il suolo tigrino riserva qualche sorpresa, in statuaria: in Axum sullo zoccolo d'un antico monumento rimane il concavo per i piedi d'una statua umana, lunghi ben 92 cm., il che fa pensare ad un colosso di circa sei metri d'altezza.

La più caratteristica manifestazione della antica decorazione e dell'arte abissina è nell'obelisco. Axum ne abbonda talmente (quasi tutti caduti) che fu detta la città degli obelischi; ma anche altrove ne sono stati segnalati, talvolta enormi, come a Cascasé. A volte, sono semplici blocchi monolitici, nella loro forma naturale, senza intervento della mano dell'uomo; gradatamente, si giunge ad altri, frutto di lunga accurata opera di scalpello. Non è l'obelisco egiziano, a sezione quadrata; è un obelisco a sezione rettangolare, con le facce anteriore e posteriore più larghe e spesso ricongiunte al sommo: le due facce sono coperte da sculture a motivi architettonici, che rappresentano case a molti piani. Colossali talora sono le dimensioni: l'obelisco caduto e spezzato, presso la casa in Axum che apparteneva a bascià Iohn, è largo alla base m. 3,04 per metri 2,54, al sommo m. 2,35 per 1,68, ed è alto m. 33,50, contro i m. 32,50 dell'obelisco Laterano, il più alto degli obelischi egiziani.

Altra speciale manifestazione etiopica, i troni di pietra. In Oriente, assai antico e ben noto è l'uso di consacrare dei letti, cioè dei luoghi di riposo, alle divinità. In Etiopia consacravansi dei troni. Uno scrittore greco-egiziano del secolo VI d. Cr., Cosma Indicopleuste, ce ne descrive uno in Aduli, consacrato al dio Arês o, secondo il nome etiopico, Mahrem: era d'un solo blocco di marmo bianco, con sedile sostenuto da quattro svelti ed eleganti piedi sovra una base rettangolare, con bracciuoli e spalliera, sul cui rovescio

TOCONDA: ROVINE DI UN TEMPIO CON PILASTRI A SEZIONE QUADRATA DAGLI SPIGOLI SMUSSATI.

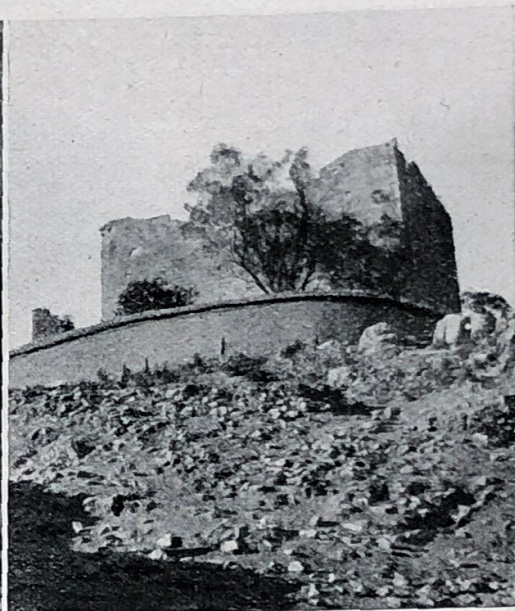
erano scolpite immagini degli dei ed iscrizioni: un Codice Vaticano del secolo X ne dà anche un disegno, forse riprodotto da quello originale di Cosma. A un trono sacro alle divinità dovevano appartenere alcuni ruderi che vidi presso l'obelisco di Senafé. Ve ne erano anche di destinati ai re, ai grandi del regno; in Axum, di fronte alla cattedrale, ve ne è una fila di tredici, di cui due doppi, che la tradizione afferma essere stati quelli dei giudici del tribunale reale.

Dagli obelischi, stele funerarie lanciate al cielo, si passa alle chiese sotterranee: queste, per altro, appartengono all' alto medio evo. Si tratta di chiese scavate nella roccia; e nel Tigrai ve ne sono parecchie, sulle quali, peraltro, si hanno scarsissimi cenni. Le più notevoli sembran essere quelle di Hausièn e di Mariàm Uecro («scavo di Maria»). E' stata avanzata l'ipotesi che, almeno in origine, si trattasse di una specie di cristianizzazione di luoghi di culto pagano degli Agau, la popolazione cuscitica che prima estendevasi per tutto il Tigrai e che tuttora conservasi, col proprio idioma, in molte regioni etiopiche.

Come vedesi, il passato dell' Etiopia, pur essendo assai lontano dal gareggiare per splendore di monumenti con le nostre colonie libiche, presenterà interessanti, importanti materiali di osservazione e di studio per l'escursionista, non meno che per lo scienziato. E' pur vero che la mancanza di un diretto dominio impedì che gli elementi nostri prevalessero; ma, mentre il ricordo dell'Arabia meridionale è interamente scomparso dalla coscienza popolare etiopica, che finì col far divenire terre puramente africane la Saba e la Nagràn di cui parlano i documenti del paese, Roma, per contro, la lontana, la grande Roma sopravvive, circonfusa di gloria, nelle credenze e nei racconti popolari, grazie anche alla influenza cristiana, grazie al nome « Roma » con cui nell'Oriente si eternò la memoria dell'Impero Romano d'Oriente e poi dell'Impero Bizantino. Da Roma, per esempio, vennero i Nove Santi che nel secolo VI, secondo la tradizione, diffusero nel Tigrai il cristianesimo: strano incontro! il nome di Abba Garima, che a noi Italiani richiama la tragica battaglia del 1 marzo 1896 iniziatasi presso il convento di quel santo, è, secondo gli Abissini, il nome d'un pio figlio di Massimiano imperatore di Roma, che rinunciò ai fulgori del trono per portare il Verbo di Dio nelle terre d'Axum. Da Roma, dunque, venne la luce; e « rivelatore della luce » gli Abissini chiamano colui che primo diffuse fra loro la nuova religione, sì ricca di progressi e di possibilità. Dopo tanti secoli, da Roma ritornerà a splendere, sulle terre etiopiche, la luce, e sarà, indubbiamente, quella del vivere civile.

CARLO CONTI ROSSINI.

TOCONDA: AVANZI DELL'IMPONENTE SCALINATA D'INGRESSO DI UN TEMPIO DELL'ETA' AXUMITA.

I LEONI SCOLPITI SULLA STELA DI RORA LABA.

MURO DI TIPO ARCAICO DEL TEMPIO DI SEHA'.

"I BERSAGLIERI PASSANO

I CENTO ANNI

«Abbiamo preso a considerare di quanta utilità sarebbe, in occasione di guerra, un corpo di bene addestrati ed esperti bersaglieri, singolarmente in un paese montuoso, impedito ed opportuno alla guerra minuta, quali appunto sono nella massima parte gli Stati nostri, ed abbiamo avvertito altresì come dall'un canto l'indole stessa dei nostri soldati presenti l'opportunità di avere uomini destri e tali che richiederebbe siffatta milizia, e dall'altro come le diverse riduzioni ed economie già ordinate nell'Armata porgano il mezzo di istituire il Corpo anzidetto, senza gravare punto l'erario di nuove, maggiori spese. Epperò ci siamo risoluti ad ordinare, siccome col presente ordiniamo le disposizioni seguenti:

Art. 1 - Sarà istituito nell'Armata un Corpo di bersaglieri; tale Corpo sarà ora comandato da un maggiore e consterà solamente di uno Stato maggiore e di due compagnie... ».

Tale il proemio del Regio Brevetto, firmato da Carlo Alberto il 18 giugno 1836, che costituisce l'atto di nascita del glorioso Corpo dei Bersaglieri, celebrante appunto quest'anno il suo primo centenario, e che può celebrarlo ricordando le cento battaglie, le cento vittorie e gli innumeri eroismi dei valorosi che sempre hanno combattuto da prodi, fieri ed orgogliosi di appartenere all'antico Corpo del Lamarmora.

Lamarmora, o, per esser più esatti, Della Marmora, come figura nelle antiche carte e nei documenti storici, è il nome che ricorre subito quando si parla dei Bersaglieri: il padre del Corpo, l'ideatore, anzi l'apostolo di tale *« istituzione di scelta fanteria leggera »*, come dice un cronista del tempo, l'uomo che non si lasciò sgomentare da ostacoli e difficoltà di ogni genere e da sacrifici, anche pecuniari, pur di raggiungere il suo nobile intento.

Nato il 17 marzo 1799, a soli quindici anni era già sottotenente delle Guardie del Re, poi luogotenente e capitano nel 1823, decorato a 21 anni della Croce dell'Ordine Militare di Savoia.

« Se vi era allora nell'esercito Sardo un Corpo che dovesse esser migliorato era appunto la fanteria — scrive il Fea nella sua *Storia dei Bersaglieri* edita a Firenze nel 1879 — e il giovane capitano pensò che sarebbe stato assai utile istituire un corpo di fanteria scelta che potesse servire di modello ed esser impegnata nelle fazioni più difficili ».

Dopo aver studiato a lungo gli ordinamenti e gli armamenti militari esteri, nel 1835 poteva finalmente presentare a S. M. Carlo Alberto una « *Proposizione per la fondazione di una Compagnia di bersaglieri e il modello per uno schioppo per l'uso loro* » il cui testo con annotazioni e aggiunte possiamo oggi ammirare in una vetrina del Museo Storico dei Bersaglieri a Roma, vicino al quadro con l'organico della prima Compagnia.

Tutto era stato previsto e studiato nei più minuti particolari ed i vari capitoli dànno un'idea esatta della scrupolosità con la quale il Lamarmora aveva esposta al Re la sua idea.

Il primo capitolo della « Proposizione » si occupa della *Scelta degli uomini* ed elenca le qualità e le doti fisiche e morali di coloro che dovranno comporre la prima schiera dei Bersaglieri; il secondo capitolo riguarda l'*Arma*, cioè il famoso schioppo ideato dal Lamarmora in seguito ai lunghi studi ed alle esperienze fatte con

LE PIUME SUL CAPPELLO....„ DEI BERSAGLIERI

18 GIUGNO 1836 - 18 GIUGNO 1886: LE UNIFORMI CAMBIANO, MA LO SPIRITO DEL CORPO RIMANE INIMITABILE E IMMUTATO.

DAL QUADRO DI E. LAPI: LA BATTAGLIA DI PALESTRO (FIRENZE - R. GALL. D'ARTE A. E M.).

armi di varii tipi, anche estere. L'arma ideata dal giovine capitano si caricava dal calcio, ed aveva doti assai superiori a quelle della carabina, i cui primi esemplari erano stati da poco adottati, non solo perchè il proiettile riusciva a colpire anche a 400 passi, e si potevano sparare persino sette colpi in due minuti, ma anche perchè la nuova arma era corredata di una baionetta uguale in lunghezza al fucile medesimo.

Ai due capitoli fanno seguito i *Cenni dell'istruzione* e infine la *Proposizione* si conclude con un paragrafo dedicato al *Servizio principale dei bersaglieri in campagna* dalla quale si apprende come tra gli scopi precipui del Corpo dovesse essere « quello di secondare con la precisione ogni operazione principale concentrando il fuoco sopra li capi, aiutanti di campo ed altri, portando lo scompiglio nelle file avversarie ».

Il Lamarmora aveva anche pensato alle obbiezioni di carattere finanziario: in-

SILVESTRO LEGA: IMBOSCATA DI BERSAGLIERI. MAGNIFICO EPISODIO DELLA GUERRA D'INDIPENDENZA DEL 1859. (RACC. CHECCUCCI).

fatti si contentava di proporre la istituzione di una sola Compagnia *con poco dispendio,* mentre il Re, più magnanimo, istituiva il Corpo su due Compagnie.

Il 24 giugno del 1836, dopo che il Comandante aveva presentato privatamente a Carlo Alberto il furiere Vaira con l'uniforme da lui stesso ideata e l'armamento, i primi Bersaglieri sfilavano in un giorno sfavillante per le vie della città Sabauda.

« Marciavano in testa dodici soldati con la carabina sulla spalla sinistra, suonando, con trombe e corni da caccia, allegre musiche: seguiva il Lamarmora e gli altri uffiziali e un centinaio di soldati tutti vestiti di nero, agili e svelti che sembravano diavoletti... ».

Questa la descrizione del primo apparire in Torino dei Bersaglieri che, usciti dalla caserma Ceppi in via D'Angennes, immediatamente conquistarono le simpatie generali, entusiasmando particolarmente le belle *tote,* da cui furono subito chiamati *diavoletti,* appellativo che doveva poi rimanere insieme agli altri, dati loro nel lento corso di questi cento anni.

Cappellina italiana è il grido con cui gli Austriaci nel 1848 salutano l'apparire dei nuovi soldati che li caricano fulminei, mentre i Russi, nella campagna di Crimea, li battezzano *diavoli neri;* gli zuavi, nel 1859, *galletti,* e gli arabi della Libia, *ascari gallina* per le piume pendenti dai caschi coloniali: ma il nome al quale i Bersaglieri furono sempre particolarmente affezionati e che rimase su tutti a distinguerli e onorarli è quello di *figli di Lamarmora.*

Assai numerose furono le trasformazioni della divisa

DAL QUADRO DI A. CASSIOLI: LA BATTAGLIA DI PALESTRO (SIENA - PAL. DELLA SIGNORIA).

MORTE DEL COLONNELLO DE ROSSI, MAGGIO 1915. DAL QUADRO DI A. D. CAMPESTRINI.

dei Bersaglieri; i primi anni essi portavano un cappello molto curioso, con la tesa stretta ai lati a guisa di grondaia, munito internamente di una provvida calottina di ferro per proteggere il capo dai fendenti di sciabola, ornato di piume verdi, mentre gli ufficiali portavano la feluca come quella degli ufficiali di marina. In seguito il cappello divenne tondo, e poi tondo e largo come l'attuale, le piume cambiarono colore perchè troppo visibili in guerra e furono sostituite con quelle nere di cappone, mentre gli ufficiali per qualche anno portarono il *kepì*, finchè, in seguito alle varie proteste, Carlo Alberto con Decreto del 7 luglio 1838 permise loro di portare un cappello simile a quello della truppa.

Cappotti, giubbe, galloni e paramenti subirono pure trasformazioni di forma e di colore; i pantaloni da attillati divennero larghi, i cordoni verdi che servivano prima per la fiaschetta della polvere e poi per il fischietto di legno restarono, mentre scomparve la tipica pellegrina di tela cerata, impermeabile, molto corta, che fu

sostituita dalla mantella di panno, sempre corta, onde non recare impaccio alcuno allo svelto caratteristico passo d'ordinanza.

I Bersaglieri volontari del 1848 portavano i pennacchi di crine di cavallo; quelli della Guardia Nazionale pennacchi di colore azzurro e la famosa « Compagnia dei bersaglieri di Carlo Alberto » che prese parte valorosamente alla battaglia di Custoza, aveva i galloni bianchi invece di gialli e una croce scarlatta sul petto, simbolo della fedeltà assoluta, al modo stesso che i Volontari del Reno portavano la placca con il cuore e la morte, precursori, anche nel simbolo, degli Arditi della Grande Guerra.

Bellissimi, agili, arditi, i Bersaglieri ispirarono artisti di ogni genere ed epoca; scrittori, musicisti, pittori e poeti di fama: basterà ricordare Giosuè Carducci il quale dedicò la sua bella ode « Piemonte »: *ai bersaglieri che meritano nel concetto popolare d'impersonare l'entusiasmo ed il valore degli Italiani.*

RIVA DI VILLASANTA 4 NOVEMBRE 1918

Merito e vanto conquistato e consacrato dal valore e dal puro eroismo dei Bersaglieri su tutti i campi di battaglia e che, insieme agli impetuosi inni ed alle fresche ingenue canzoni popolari, si tramanda di generazione in generazione.

Dal battesimo del fuoco, alla battaglia del Ponte di Goito, 8 aprile 1848, nella quale lo stesso Lamarmora è ferito mentre il suo cavallo cade morto, e il Capitano Saverio Griffini guadagna la prima medaglia d'oro concessa a militari per fatti d'arme, attraverso tutte le battaglie dell' Indipendenza in cui rifulgono mille episodi di valore e di dedizione suprema, alla Campagna di Crimea nella quale i Bersaglieri incutono tale terrore al nemico da suscitare l' ammirazione di Lord Raglan, Comandante in capo del Corpo di spedizione, i cento anni di vita del Corpo dei Bersaglieri sono una ininterrotta ascesa gloriosa.

Goffredo Mameli, Luciano Manara, Dandolo, Morosini, hanno indossata la nera divisa, combattendo con i famosi ed eroici battaglioni dei Volontari, prima in Piemonte, poi al Vascello e sotto le mura di Venezia; Garibaldi stesso era un ardente Bersagliere e molte stampe e quadri lo raffigurano con il cappello piumato. Nelle guerre coloniali il Corpo dei Bersaglieri si è particolarmente distinto: Arimondi è uno tra i gloriosi caduti di Adua, oggi vendicato con i suoi gregari, e nel Museo Storico si conserva il lembo sgualcito della bandiera che sventolò sul forte di Adigrat, comandato dal maggiore Prestinari, il quale doveva poi cadere, generale di brigata, ad Asiago, nel 1916, incitando i suoi all'assalto.

Un battaglione di Bersaglieri fu inviato anche in Cina nel corpo di spedizione contro i *boxer*; uno a Candia, mentre nella guerra libica i Bersaglieri furono largamente impiegati e possono vantare di aver tra loro il primo decorato di medaglia d'oro, il valoroso sergente Carli. Sciara-Sciat, Zuara, Ain-Zara sono nomi di località legati intimamente al sacrificio dei prodi nostri soldati insieme ai nomi dei loro Capi, dal generale Ameglio al generale Fara, che doveva, pochi mesi or sono, chiudere la sua vita gloriosa. E nella grande guerra i Bersaglieri entrarono in campo nel 1915 varcando tra i primi *l'iniquo confine* con audaci pattuglie.

MONUMENTO AL BERSAGLIERE A PORTA PIA (P. MORBIDUCCI): « APPENA UN SECOLO DI STORIA - MA QUANTI SACRIFICI, QUANTE BATTAGLIE E QUANTA GLORIA ».

Ma queste sono pagine troppo recenti, anzi tuttora palpitanti, perchè sia possibile riassumere brevemente tutti gli atti di eroismo compiuti dal Corpo eroico durante i quattro lunghi anni nelle trincee del Carso e del Grappa, sul Piave e nelle battaglie decisive che hanno integrata l'unità d'Italia.

Ci limiteremo a segnalare una coincidenza strana e fatidica; nella grande guerra un Bersagliere ebbe l'onore di esser il primo decorato di medaglia d'oro: il capitano Pergolesi; e pure un Bersagliere fu l'ultimo al quale fu concessa l'altissima ricompensa: il sottotenente Alberto Riva di Villasanta, caduto, il 4 novembre 1918, al trivio del Paradiso, poche ore prima dell'armistizio, a suggellare la fatidica gesta.

L'eroico giovinetto, di purissima famiglia sarda che altri eroi diede alla Patria, è immortalato, insieme al leggendario gesto di Enrico Toti che lancia la sua stampella contro il nemico, in uno dei riquadri del Monumento al Bersagliere davanti a Porta Pia, riquadri che riportiamo nelle nostre illustrazioni delle pagine che precedono.

BENITO MUSSOLINI, CAPORALE DEI BERSAGLIERI NELLA GRANDE GUERRA, OGGI DUCE « DELL'ITALIA NUOVAMENTE ROMANA: NELLA VOLONTA' E NELL'AUDACIA; NEL VALORE E NELL'IMPETO » MARCERA' ALLA TESTA DELLE LEGIONI NEL GIORNO CELEBRATIVO.

Spiccano pure sul marmo le lapidarie parole dettate dal Duce: « Appena un secolo di storia — ma quanti sacrifici, quante battaglie e quanta gloria ». Ed è al Duce, Caporale dei Bersaglieri nella Grande Guerra, che dobbiamo, oltre a tutto, anche questa possibilità di commemorare il centenario dell'Arma gloriosa, poichè è suo il merito di essere insorto, a difesa dei Bersaglieri, quando il 2 agosto 1921, in occasione dell'invio in congedo di una classe militare, il Ministro della Guerra, Bonomi, decretava la soppressione del Corpo glorioso.

« Il Popolo d'Italia », unico fra i giornali della penisola, ne difese la sorte, ma quella di Benito Mussolini fu una difesa che le valse tutte.

Grido di amore e di protesta invocante il giusto riconoscimento dei prodigi e dei sacrifici compiuti dall'Arma in cui Egli stesso aveva militato, affermazione solenne d'una tradizione eroica rimasta fedele al decalogo famoso del Comandante e conservatasi intatta nel fascino ardimentoso attraverso mutare di tempi e di eventi.

« Un volo di penne e un turbine di polvere.

Ecco la visione.

Passarono per tutti i varchi della morte: a rovina.

Gole secche e cuori gonfi e garretti di acciaio.

Al vento tutte le canzoni della patria a festa. Bivacchi di pace, bivacchi di guerra.

Nel turbine tutte le baionette.

E tutti gli animi.

Furono e rimasero un prodigio.

Scolpirono nel bronzo una tradizione. E corsero, simbolo della stirpe, tutte le vie del mondo a significare l'Italia. L'Italia risorta. L'Italia nuovamente romana: nella volontà e nella audacia; nel valore e nell'impeto.

Bersaglieri ».

Meglio del più bel quadro, questo inno alato e fiammeggiante sgorgato dal cuore del Duce, suscitò innanzi

agli occhi dell'Italia attonita la visione eroica che valse a rintuzzare il meschino progetto ministeriale, onde i Bersaglieri rimasero per nostro vanto nella compagine dell'Esercito e possono celebrare quest'anno il loro primo secolo di gloria, marciando nel prossimo giorno celebrativo attraverso le vie di Roma con alla testa delle legioni Benito Mussolini. Il corteo compirà una serie di riti suggestivi che si concluderanno con un imponente omaggio a S. M. il Re in piazza del Quirinale, dopo di che i Bersaglieri renderanno omaggio alla statua equestre di Re Carlo Alberto, al Milite Ignoto e all'Ara dei Caduti Fascisti. Si ritroveranno poi nelle sale del Museo riordinato e ampliato, dove cimeli e ricordi si susseguono in lunga teoria, dalle armi e dal lettuccio su cui spirò in Crimea Alessandro Lamarmora, alle lacere uniformi e ai trofei presi al nemico in cento battaglie, fino alla stampella di Toti. E saranno con loro, più alte di tutti, le ombre di Coloro che morirono nel lontano passato per un'Italia che era, allora, il sogno di pochi.

Luccicano al sole le onorificenze di cui si fregiano i Reggimenti: cinque medaglie d'oro, ventiquattro croci dell'Ordine Militare di Savoia, diciassette d'argento e più di cinquanta di bronzo, mentre alle pareti si allineano i ritratti dei sessantatrè eroi «medaglie d'oro». Queste le testimonianze della storia centenaria dei Bersaglieri, le cui fanfare ancora oggi suscitano in tutti gli Italiani una folla di ricordi e un senso di profonda commozione mista a nostalgia.... La nostalgia dei vent'anni.... vibranti nelle strofette rapide e spavalde che accompagnarono tanti eroi verso la gloria... «*I Bersaglieri passano, le piume sul cappello...*».

VINCENZO SECHI

IL GRIDO DELLA CERNAIA E QUELLO DI S. MARTINO: « BERSAGLIERI, DOBBIAMO ESSERE I PRIMI! » RIECHEGGIA OGGI SULLE AMBE DELL'AFRICA ORIENTALE, LA' DOVE I NEPOTI NON DEGENERI CELEBRANO IL CENTENARIO DEL CORPO COL SACRIFICIO E CON LA VITTORIA.

DETERMINATO DAI PIU' ELEMENTARI FENOMENI CELESTI....

ELOGIO, O QUASI, DELL'ORARIO FERROVIARIO

L'orario — pare impossibile — nacque prima dell'ora. E fu quella, forse, la sola occasione in cui anticipò... sull'orario!

Gli uomini non avevano ancora imparato a suddividere il tempo in parti eguali e a misurarlo, che già possedevano un orario. Determinato dai più elementari fenomeni celesti, e destinato ai più elementari bisogni della vita: orario non scritto ed elastico — il sorger del sole per recarsi al lavoro, il suo passaggio allo zenith per mangiare, la luna nuova per seminare — ma rispettato e gradito.

Solo quando, avvenuta la suddivisione convenzionale del tempo ed inventata la meridiana e il calendario, l'orario assunse dignità di cosa scritta e ufficiale, acquistò i caratteri che ancor oggi lo distinguono, essenzialmente due: la tendenza al ritardo, e quello di scontentare la maggior parte degli interessati.

Infatti fu introdotto la prima volta, si dice, per regolare il pagamento delle cambiali. Le quali a loro volta — anche questo è risaputo — nacquero prima del denaro, come dimostra, dicesi da qualcuno, persino la Bibbia.

Da quel tempo, l'orario rappresenta la principale testa di turco dell'umanità. Col suo stridulo araldo, la sveglia (impersonata secondo le circostanze ora dal gallo canterino, ora dalla Segreteria telefonica); col suo corteggio d'improperì, di impazienze, di strazianti distacchi; coi suoi giochi d'azzardo — le coincidenze —; con la sua palestra di corse podistiche, l'orario, questo disciplinatore del lavoro, del viaggio, della cerimonia, dello svago, è onnipresente e onnipotente nella nostra vita. Una sola cosa è più forte di lui: la puntualità delle belle signore. Ma questa è la solita eccezione che conferma la regola. E come ogni regola imposta, l'orario ha una pessima stampa. Se è tutto di un pezzo lo si viviseziona per farne due; se è diviso lo si salda per farlo unico; se è breve lo si accusa di favorire la disoccupazione e la pigrizia; se è lungo, di provocare l'esaurimento intellettuale. Nel campo della locomozione, se il treno arriva in

... L'ORARIO RAPPRESENTA LA PRINCIPALE TESTA DI TURCO DELL'UMANITA'...

ritardo la colpa è dell'orario impiccato; se arriva in orario dimostra che l'orario ha maglie troppo larghe e fa sonnecchiare per strada macchinista e viaggiatori.

E' di quest'ultimo specialmente — l'orario applicato alla locomozione pubblica — che voglio oggi prendere le difese.

L'orario ferroviario stampato — quello che, per antonomasia, si chiama brevemente l'orario — è stato definito il libro più arido dell'universo. Gli scrittori umoristi se ne servono spesso come metafora, per contrapporlo al diletto che sgorga — almeno essi pensano — dalle loro rispettabili opere.

Io penso invece, col loro permesso, che l'orario sia il libro più divertente, più istruttivo, più concettoso e più stimolante che mai sia stato scritto. Nè vi manca, a saperlo leggere, qualche pizzico d'umorismo.

L'anima di un popolo, si è detto, è in una quantità di elementi, e più precisamente in quello che più sta a cuore dell'articolista, il quale si serve di questa bella frase ad effetto: l'anima di un popolo è (per esempio) nella lingua. L'anima di un popolo è nel suo folclore. L'anima di un popolo, dicono i filatelici, è nei francobolli emessi dalla sua officina carte e valori (l'affermazione spiegherebbe perchè il popolo italiano sia definito multanime per eccellenza). Nessuno dunque si scandalizzerà, *io spero*, se dico che l'anima, la vita, le abitudini, la fisionomia di un popolo sono fotografati nell'orario ferroviario, costituente un'enciclopedia, che ogni buon turista deve saper leggere, nella lettera e nello spirito.

... IL LIBRO PIU' DIVERTENTE, PIU' ISTRUTTIVO...

... GLI ORIZZONTI UTILITARÎ DEL PICCOLO MONDO VIAGGIANTE NON SI SPINGONO OLTRE LA SEDE DEL MERCATO...

Assai prima di conoscerle per averle visitate, io conoscevo le varie regioni d'Italia per averle studiate nell'orario ferroviario. Su quello grosso, ufficiale, che segna le distanze dei concentrici abitati dalle stazioni, se la stazione è a destra o a sinistra, i servizi automobilistici che vi fanno capo, se è fornita di ristorante o di bar. E posso dire che raramente l'impressione fantastica che me n'ero fatta risultò fallace, quando ebbi a percorrere in carne ed ossa la linea pregustata sul mio treno di carta stampata.

Linee sperdute ai piedi dei monti, munite di binario semplice — come dimostra la costante corrispondenza oraria della sosta dei treni di opposta direzione in una stazione, per incrociarsi sul raddoppio — servite da tre coppie di treni al giorno, omnibus con una pleonastica vettura di seconda ed il resto di terza. I treni partono dal capolinea in cima alla valle alle 4, alle 11,30 e alle 16,30. Alla prima stazione stampata in grassetto sull'orario, si arrestano lungamente, o cambiano numero, o mancano di prosecuzione. Ecco il canovaccio di un intero romanzo documentario. Partenza antelucana dell'unico treno mattutino: poichè è a credersi che l'Amministrazione ferroviaria non faccia nulla per brutale malvagità, ecco una prova della vita semplice e sana di quei buoni paesani, usi alla levata notturna per raggiungere il mercato al vicino capoluogo di mandamento, dove è giusto che il trenino si arresti senza un sistematico veloce allacciamento col lontano capolinea ufficiale perchè non servirebbe a nulla: gli orizzonti utilitari del piccolo mondo viaggiante non si spingono oltre la sede del mercato, del notaio, della succursale di banca. Piccolo mondo sobrio, perchè in tanti anni che il treno centrale della giornata costringe a saltare il pasto di mezzogiorno, non ha mai levato reclami così forti da farselo spostare. Piccolo mondo agricolo, chiuso, contento di sè: alle 16,30 taglia gli ultimi contatti col mondo esterno, suona il suo coprifuoco. Chi è in paese, vi resta sino all'indomani, magari accanto a un vero fuoco di genuina legna in un autentico superstite focolare, che solo a nominarlo vien voglia di scrivere un altro romanzo strapaesano. Il Comune evidentemente non ha industrie, nè commerci notevoli, chè altrimenti l'orario darebbe modo, ai piazzisti e alla gente d'affari, di rientrare in città dopo ultimata la giornata lavorativa. Controprova: i tre treni in arrivo giungono rispettivamente alle 9, alle 14 e alle 19: segno evidente che il movimento è tutto di indigeni che scendono al piano, al Mandamento o alla Provincia, per rincasare la sera, e non viceversa. Aggiungi la piccola pubblicità a pagamento dell'unico albergo locale frequentabile, che sull'orario figura accanto al tabellino dei treni —

... FARE UN ORARIO E' UNA SCIENZA...

anzi, solitamente, così ben incastrato nel tabellino stesso, da farti meditare se « acqua corrente » sia una stazione o un servizio, e se « riscaldamento compreso » si riferisca al treno delle 4 o alle camere a due letti — pubblicità che tra il nome dell'albergo, lo stile dell'annuncio e i prezzi praticati si manifesta di limpidissima eloquenza. E poi dimmi di che altro abbisogna la tua infingarda fantasia, con l'aiuto di quei rudimenti geografici che sono il patrimonio d'ogni uomo colto, per dipingerti il vero o il verosimile: il che è perfettamente lo stesso.

Ma questo non è che un esempio, tra i più banali. Quando avrai rotto il ghiaccio, e preso gusto a interpretare l'orario, imparerai a comparare tra di loro le varie linee, a capire i *perchè* (apparentemente l'orario è un libro capriccioso, dettato da uno spirito autoritario che scarabocchiando una cifra pregusta il soggiacimento al suo « dixi » di centinaia di persone ogni giorno: invece tu scoprirai come, partendo da poche premesse per lo più di carattere internazionale, tutto il resto discenda da ferree leggi logiche quasi con rigore matematico); imparerai a confrontare tra di loro gli orari di annate lontane, a riconoscere a colpo d'occhio le linee di transito da quelle di traffico, a compiangere i tuoi innumeri fratelli servìti da sette grandi diretti notturni e due accelerati diurni, a completare le tue nozioni su di una città col numero dei diretti che vi si fermano, con l'influenza di una nuova linea aperta al traffico sulle altre comunicazioni. Tutto questo darà corpo e vita a innumerevoli ombre, sveglierà ricordi sepolti e associazioni d'idee, ti interesserà e ti istruirà. Sarai lieto e sorpreso di sapere a tua portata di mano un libro inesauribile, sempre pronto per la sera che avrai dimenticato di rinnovare sul tavolino da notte il libro giallo, quello che « non vi lascierà dormire ».

E se anche, per avventura, l'orario delle ferrovie sortisse l'effetto opposto, vorrai tu ascrivere a suo carico questa importante benemerenza fisiologica?

Quando tu avrai imparato a cogliere anche il sottile umorismo di questo libro, allora sarai maturo per l'esperimento successivo. Mattacchioni di treni che s'inseguono a un'ora di distanza, lasciando poi per l'intera giornata la linea deserta; coincidenze che giocano a rimpiattino, lasciandoti allungar la mano per afferrarle e poi fuggendosene come la vispa Teresa, tre minuti prima che giunga il tuo treno, salvo sbadigliare dieci minuti alla stazione successiva; diretti che ti giocan la burla di vestirsi di numeri grassetti intervallati da lunghe frecce emblema del fulmine, mentre il vicino accelerato che ferma in ogni stazione impiega 5 minuti di meno a collegare i due estremi: ecco altrettanti episodi che farai bene a rintracciar sulla carta per sorriderne, prima ch'essi rintraccino te nella stazione di coincidenza.

Ma a questo punto, dicevo, tu sarai maturo per l'esperimento conclusivo: per saggiare le tue virtù di riformatore.

A parole, ha provocato più riforme l'orario

... FARE UN BUON ORARIO E' UN'ARTE...

... FUGGENDOSENE COME LA VISPA TERESA...

delle ferrovie che la deficienza toracica. Difficile salire in uno scompartimento di terza in un giorno di affollamento, senza imbattersi nel solito presuntuoso, che crede di poter insegnare all'Amministrazione ferroviaria come si fanno viaggiare i treni. Nell'attesa di elargire il suo verbo all'ente destinatario, egli tien circolo tra i compagni di viaggio per deplorare lo scandalo di una fermata del diretto all'insignificante villaggio di Apriticielo (egli non sa, naturalmente, che si tratta di una fermata di servizio per un incrocio), mentre poi passa in tromba davanti all'importantissima stazione di Sisalvichipuò (300 anime di più). In linea generale, questi audaci riformatori hanno idee eccellenti: i treni non avrebbero che da partire mezz'ora più tardi (a mercato finito, uffici chiusi, coincidenze arrivate) e arrivare mezz'ora prima (in tempo per la cena, o per la ditta, o per la scuola), arrestandosi in tutte le stazioni intermedie di qualche importanza. Tali sono, per cortesia, tutte quelle donde provengono o dove sono diretti gli improvvisati ascoltatori del saccentone.

Se tu ti permetti di osservare che il sistema è già stato inventato dalle signore quando pretendono dal calzolaio una scarpa grande da dentro e minuscola da fuori, sei compatito siccome minorato nelle facoltà intellettuali.

Tuttavia ti consiglio di tentare, anche tu, una riforma. Prendi la linea che più ti interessa, che percorri più spesso, che meglio conosci nelle caratteristiche dei centri toccati, e proponiti questo tema: a parità di coppie giornaliere di treni, a pari velocità di marcia, agendo unicamente sulle soste eventuali e sulle distribuzioni delle corse, migliorare il servizio.

T'accorgerai che fare un orario è una scienza — fare un buon orario è un'arte. Bisogna esserci nati. E' questione d'intuito, d'intelligenza, di lampo di genio: è la materia più affine all'opera degli inventori. Come ogni invenzione, esige idee, studio, applicazioni e originalità — e una profonda conoscenza dei precedenti e delle leggi tecniche: nel nostro caso, dei dati fissi di orario forniti dalle linee internazionali o più importanti coincidenti, che non si possono toccare.

Vi fu chi propose d'introdurre come materia nelle scuole il gioco degli scacchi, quale utile ginnastica intellettuale. Assai più utile io credo l'orario. All'esame di logica o di geografia, e in quell'istituendo esame di versatilità che forse risparmierebbe molte delusioni nella vita, si potrebbe assegnare un tema di questo genere: compilare un orario razionale per un gruppo di linee interconnesse, nel presupposto di qualche treno ad orario fisso sulle linee principali, e di dover dimezzare le coppie circolanti, sacrificando al minimo il rendimento pratico del servizio. Non conosco migliore stimolante della memoria, dell'attitudine a coordinare cause ed effetti, decentrando la mente a una contemporanea panoramica visione di elementi apparentemente irreducibili. E, dopo tutto, stimolando anche la pazienza, che nel nostro secolo non è poi materia prima così abbondante da doverne assolutamente trascurare la coltivazione.

Il numero di corse che un esercente di trasporti fornisce al pubblico non basta a caratterizzare la bontà del servizio. Molte corse mal distribuite non valgono un minor numero di corse razionali. Ora, nella valutazione del criterio distributivo, entrano bensì, in parte, elementi soggettivi ed egoistici proprii di ogni singolo critico-utente, ma anche, e in maggior parte, elementi oggettivi, determinabili a priori. Tali sono ad esempio la comodità dei ritorni, in relazione alla località abituale di pernottamento e quindi di partenza mattutina della maggioranza dei viaggiatori; l'assicurare il maggior numero di coincidenze; l'evitare i doppioni e i ritorni a vuoto del materiale; lo smistare le provenienze dai centri minori serviti dagli accelerati, sui diretti per le prosecuzioni lontane, e viceversa; l'evitare inutili soste o legami palesemente proclivi a generar ritardi; l'uniforme distribuzione della probabile affluenza di pubblico; il dare ad ogni stazione il massimo raggio utile per l'andata e ritorno in giornata, in tutte le direzioni e con tutte le deviazioni: problema quest'ultimo connesso con quello delle coincidenze, formidabile rompicapo degli specialisti che va risolto a base di compromessi. La rete ferroviaria è un delicatissimo castello di carte: solo una mano maestra può spostarne un certo numero senza far crollare l'intero edificio.

E accanto a questi elementi palesi, quali balzano dalla lettura dell'orario stampato, ecco tutti gli invisibili: le necessità di servizio, gli incroci su binario semplice, l'istradamento dei treni merci e periodici, le necessità festive o stagionali, i mercati, le emigrazioni diurne degli operai, l'orario dei principali stabilimenti e di scuole importanti, le richieste, talvolta strane e impensabili, benchè di documentata fondatezza, di considerevoli nuclei di utenti. A tutto il compilatore dell'orario deve aver occhio vigile: e l'improvvisato critico non deve mai dimenticarlo.

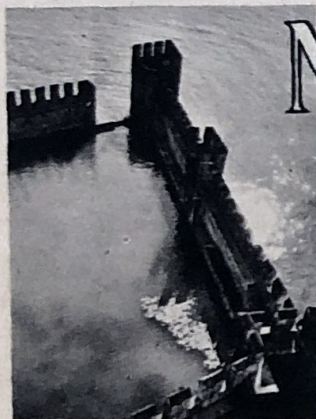
UN TEMA DI QUESTO GENERE: COMPILARE UN ORARIO...

Con ciò non intendo fare il panegirico degli orari delle nostre ferrovie. Il superbo progresso compiuto negli ultimi decenni in fatto di materiale fisso e rotabile, di personale, di puntualità, di decoro, di comodità, di rapidi e nuovi collegamenti sulle grandi distanze, ha un po' soverchiato il tenue progresso negli orari. Soprattutto nelle comunicazioni su media e breve distanza, frequentate specialmente dalle terze classi: tipo di clientela particolarmente rimunerativo per la amministrazione. Non pochi diretti paiono conservati unicamente per onor di firma; degli « accelerati-leggeri » e delle littorine non sempre si è messa a frutto l'incomparabile dote della rapidità per migliorare le coincidenze tra linee secondarie e principali o viceversa. Taluni collegamenti anche tra località turistiche importanti sono ancora quelli di vent'anni fa, a parte un lieve acceleramento di marcia. Ora, una media globale commerciale di 35-40 km. all'ora è sufficiente pel traffico vicinale utilitario, ma è inadeguata per le grandi correnti turistiche, perchè l'automobile ha progredito ben più rapidamente (e questo spiega il fenomeno, se proprio ci tenete a un esempio, delle comunicazioni Torino - Lago Maggiore: le strade ordinarie, e specialmente l'autostrada, di estate son piene: i treni, di solito, molto meno). In qualche linea o gruppo di linee, questa scarsa preoccupazione per la concorrenza dell'automezzo si rivela soprattutto negli arrivi serali eccessivamente precoci — anche il pubblico meno mondano ha cambiato abitudini in vent'anni, e il ritorno ferroviario a sera tarda è un ottimo spunto di superiorità sull'automezzo, specialmente in Alta Italia e nella stagione cattiva — e nella tradizionale abitudine di aprire il servizio quotidiano con un accelerato, serbando il primo diretto per i pigri, il che limita naturalmente il raggio utile giornaliero di andata e ritorno, dove la nuova tecnica degli orari, sulle linee a discreto traffico o d'importanza turistica, ha tendenza ad aprire e chiudere il servizio con una coppia di diretti veloci.

Insomma, l'orario si è piuttosto preoccupato, sinora, di migliorare le comunicazioni a grande distanza — dove la ferrovia non ha praticamente concorrenza — che le altre. Il che potrebbe tornare a lode del disinteresse dell'Amministrazione, se numerosi confortanti sintomi non palesassero che anche le seconde sono da qualche tempo oggetto di cure attente. Con le andate-ritorno, coi biglietti festivi, coi biglietti di mercato, con le riduzioni per famiglie e per comitive, con le varie lodevoli provvidenze d'ordine turistico, le Ferrovie mostrano di volere e di sapere riguadagnare il terreno perduto di fronte all'incalzante automezzo autonomo. Lo svecchiamento di certi orari sarà l'arma integrativa e forse decisiva. Che non tarderà ad essere usata, perchè un buon orario, come già si è visto, non è tanto questione di contingentato carbone, quanto della nostra libera e, grazie a Dio, inesauribile intelligenza.

ALDO FARINELLI

(Foto Pozzini)

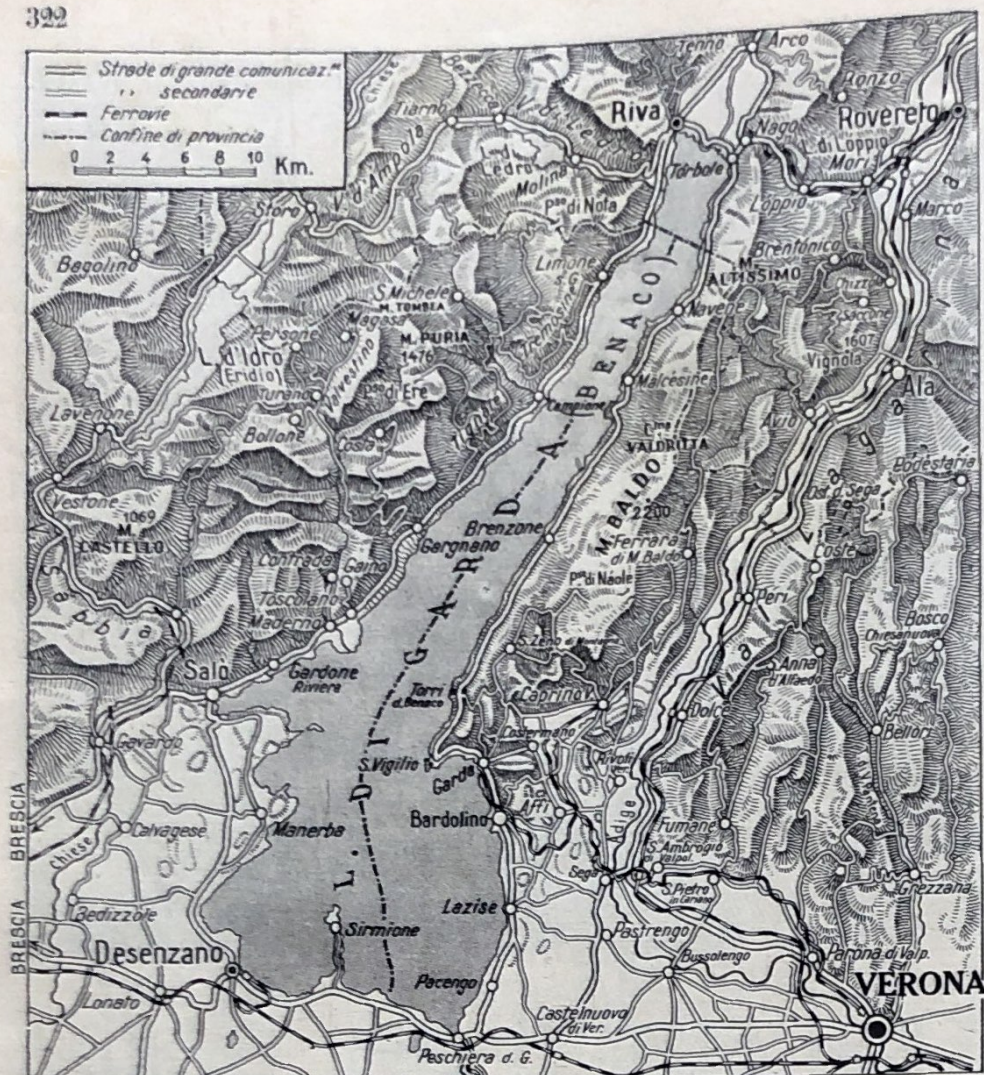
LE STRADE SUI MONTI DEL GARDA

Molte sono le vie che portano a quella « gran tazza argentea » che è il Benaco. Questo lago, se non abbonda di comunicazioni ferroviarie, tanto che la parte alta ne è pressochè priva, è però compensato da una fitta rete di arterie stradali che si immettono in quel magnifico nastro che, dopo la costruzione delle due gardesane, lambisce e circonda tutto il lago. Ci si venga da oriente o da occidente, si risalga la nostra penisola per incontrare l'Italia delle Alpi, o dalle Alpi si discenda, ovunque troviamo un fascio di strade costruite o rifatte dal Regime che portano al più grande, al più imponente dei nostri laghi, dove la vegetazione non conosce inverno e l'ampiezza delle acque ci ricorda, come cantava Virgilio, lo sconfinato mare.

Conduce al Garda la Padana Superiore, vi conduce la Gardesana Occidentale che da Cremona per Brescia, giunta sopra Salò, corre lungo la Riviera della magnifica Patria, così chiamata ai tempi della Serenissima, ed a Gargnano, per le sue sinuosità ed i suoi serpeggiamenti sotterranei, prende il nome del Meandro. È questo il tratto della strada che più colpisce, per l'imponenza del tracciato, quasi tutto scavato nella roccia fino a Riva.

Ma oltre queste due strade statali che si innestano sui grandi itinerari internazionali, abbiamo quelle che scendono dalle Giudicarie e dalla Valle dell'Adige; poi abbiamo le soleggiate strade veronesi che portano al bel golfo di Garda, a San Zeno, a Bardolino e più giù, verso Peschiera e Desenzano, ancora le veronesi, le mantovane, le bresciane, gloriose strade dai nomi eroici di Pastrengo, di Villafranca, di Goito, di San Martino ed infine quelle che si irradiano nella ubertosa Valtenesi.

L'invito al Garda non può in verità essere più allettante; raggiunto il lago, si ha di che saziarsi lungo lo splendido anello litoraneo, che consente di sostare ove più piace.

Ma il Garda non è tutto lungo le sue sponde; bisogna portarsi in alto, salire l'anfiteatro che lo circonda per scoprire nuovi motivi di bellezza, per dominarlo, per comprenderlo; bisogna inoltrarsi verso la Valvestino, portarsi sull'altipiano di Tignale, al balcone di Tremó-

sine, alla Bocca di Navene, a San Zeno di Montagna, località che si raggiungono per ottime rotabili; al loro termine, una fitta rete di mulattiere create dalla guerra, portano alle cime del Baldo, del Pizzocolo, del Guil, della Rocchetta, numi tutelari dell'immenso bacino.

Seguiamo qualcuno di questi itinerari e cominciamo a portarci in Valvestino, sotto la parete del Monte Tombea, per la nuova strada che ha inizio dall'altipiano di Navazzo, al quale si giunge per quella che sale da Gargnano. Fra le caratteristiche serre di agrumi, gli argentei ulivi, gli eterni lauri ed i castani ricchi di ombre, si raggiunge il fertile e popolato piano di Navazzo, in fondo al quale sorge come un cono vulcanico il Monte Castello che colle sue ardite vette chiude la vista del lago. La strada scende rapidamente al fondo della valle con la parete del Pizzocolo di fronte, per raggiungere il vecchio confine.

E' qui che ha inizio quella Valvestino, ormai tutta incorporata al territorio bresciano, che fu per sette secoli signoria dei Conti di Lodrone e che l'Austria continuò a lasciare isolata dal mondo, tanto che per accedervi i funzionari dell'Impero dovevano portarsi in Italia ed entrarvi dal lago di Idro e dal Garda. Confine più iniquo non era possibile tracciare, tanto che tutto il traffico, per quanto modesto, di quella vallata gravitava sul Garda per una mulattiera seguente il fiume Toscolano, che si getta nel lago dopo essersi insinuato nella stupenda gola della Valle delle Cartiere. La nuova strada segue in parte il tracciato della vecchia mulattiera offrendo in cima, fra i boschi e i pascoli, la vista dei paesi costituenti ora un unico Comune che dalla valle prende il nome e che ha la sua sede in Turano. Strade laterali raggiungono que-

Turano, in Valvestino (Foto Bravo)

sti centri abitati che fino ad un paio d'anni fa ignoravano il traino animale e meccanico, affidando i trasporti a lunghe teorie di muli dai basti capaci.

Un soffio di vita nuova anima oggi la valle, che ben merita una visita per godersi la vita patriarcale della semplicità montanara. A Magasa, l'ultimo e più poploso paese, a circa mille metri, la strada finisce, e un alberghetto di poche pretese esercita il còmpito dell'ospitalità.

Al ritorno non si può far a meno di rifare i 26 km. della stessa strada, perchè ancora non esiste la congiunzione con quelle che salgono dalla Val Sabbia e dal lago d'Idro sotto il Monte Manos e lo Stino, che furono in guerra ben muniti nostri baluardi. Breve è la distanza da esse, e perciò la congiunzione dell'anello stradale non potrà tardare. Chi ha buone gambe salga lungo il massiccio del Tombea dove con la vista degli Appennini e delle Alpi vedrà riapparire il Garda, oppure per il dolomitico monte Caplone si porti al passo di Tremalzo da dove un'ottima rotabile di guerra, fra le più alte che raggiungono le Alpi del Garda, lungo dense foreste di conifere scende dall'opposto versante in Val d'Ampola, a Storo ed a Tiarno di Ledro. Sopra i prati di Tremalzo, divenuti ormai frequentato centro turistico trentino, al Passo

Il tronco principale della strada di Valvestino, nei pressi di Turano (Foto Bravo)

Strada di Valvestino: la diramazione di Bollone, fra gli eterni lauri e i castani ricchi di ombre... (Foto Negri)

Valle di Ledro: Tiarno di Sotto e Tiarno di Sopra (Foto Pozzini)

omonimo si stacca una strada di guerra, già camionabile, con alcune gallerie, ora in parte rovinata, che fra le cime dentate dello spartiacque porta al passo di Nota, sopra Tremósine. È questa una fra le più emozionanti escursioni perchè dà modo di vedere ancora le ardite opere di difesa militare e tutto il groviglio delle valli che digradando finiscono al lago.

* * *

Ed ora portiamoci sugli altipiani di Tignale e di Tremósine, non chiusi fra i monti, come la Valvestino, ma aperti sul lago, grande via d'acqua sulla quale fin dagli antichi tempi questi paesi tenevano i loro porti d'approdo. Salivano e scendevano i forti montanari l'arida rupe che li separa dal lago, come ancor oggi fanno per abbreviare la distanza, e questa ginnastica sep-

La Valtenesi ondeggiante nei suoi verdi colli... (Foto Bravo

pe creare una popolazione svelta, robusta e laboriosa che contende il terreno a palmo a palmo alla roccia, creando sull'altipiano oasi di particolare produttività. Là dove invece non è possibile la specializzazione delle colture, è intervenuta la bonifica montana promossa dalla benemerita Milizia Forestale.

Per andare a Tignale bisogna staccarsi dalla Gardesana Occidentale, dopo Gargnano, alla località Dossi, in un punto dove la strada rivede per un istante il lago, fra le gallerie di Eutenia e dei Ciclopi: non per nulla siamo sul Meandro! Qui volge a destra, su di una parete a picco, una strada che si arrampica ardita, fatta per provetti automobilisti, la quale, passata sotto Piovere, si fa poi più dolce preannunziando la sua entrata nel fertile altipiano di Tignale, che ha per centro Gardola. Bisogna proseguire ancora per poco, poi farsi coraggio, abbandonare la macchina e salire in poco più di un quarto d'ora al Santuario della Madonna di Monte Castello. Ne sarete compensati ad usura poichè il lago presenta da lassù uno spettacolo fra i più grandiosi e suggestivi.

È questo un Santuario costruito nella grande sala di un Castello scaligero, e lo si vede da ogni parte

La tipica strada del Garda, sulla sponda bresciana, fra Campione e Limone (Foto Stefani)

del lago. Par quasi che gli antichi signori vi elevassero una rocca per affermare la loro sovranità, il loro dominio sui naviganti; mentre oggi, al Santuario salgono dal lago i voti e le preghiere dei pescatori del prelibato carpione, privilegio di queste acque, nelle ore delle improvvise burrasche portate dal vento che scende dalle Alpi. Dalla opposta parte, a monte, si apre l'ampia vallata del Trignalga, un fiume che ebbe la sua storia, poichè dopo il trattato di Campoformio segnava il confine fra l'Austria e la Cisalpina. Una strada che si può ancora coraggiosamente percorrere, per quanto mal tenuta, si interna in fondo alla valle, risale ai paesi di Tremósine e si riallaccia ad una fitta rete di strade militari ormai abbandonate, ma sempre ottime per gli alpinisti, che portano sulle elevate cime su cui vissero, fra le roccie, per tre inverni, le nostre valorose truppe. Se non ci si vuole avventurare per questa strada, per raggiungere l'altipiano di Tremósine conviene ritornare sul lago e dopo una lunga teoria di gallerie, interrotte spesso da orride insenature, infilare a Campione quella, bellissima, che, penetrando nella roccia, porta a Pieve di Tremósine, il balcone del Garda.

La Valtenesi, dal Monte Cappuccini (Foto Bravo)

Il Monte Baldo, dalla sponda bresciana del Garda (Foto Stefani)

La strada per Tignale si fa meno erta, preannunziando il suo sbocco nel fertile altipiano

(Foto Riva)

Viene alla mente la strada di Ravello che dal mare sparisce fra i monti per poi riaffacciarsi a Villa Ruffolo! Qui invece si giunge sul sagrato dell'antichissima chiesa, che si fa risalire al IV secolo e che è ricordata in una Bolla di Urbano III, sede di un Vicario foraneo, dove si apre improvviso, inaspettato, un panorama che desta ammirazione e stupore ad un tempo.

Giù, a perpendicolo, il Benaco colle sue acque azzurre; sulla opposta sponda, Malcesine adagiata sulla riva col suo castello che ricorda la poliziesca avventura di Goethe; fra le acque, il munito isolotto di Trimelone con gli scogli di Val di Sogno, ed in alto chiude la vista la catena del Baldo che non è più la tozza uniforme montagna come la si vede dal basso, perchè ogni guglia si fa ben distinta sulle rocciose pareti che salgono dal lago. Non è un panorama sconfinato perchè imprigionato dalle montagne, ma appunto per questo lo sguardo lo può tutto raccogliere. Ci si stacca a malincuore da quella terrazza, ma dietro a noi, la conca di Tremósine ci invita tutta nei suoi orti, nelle sue stradette che collegano le varie frazioni disseminate sull'altipiano e che proseguono per Voltino — noto per una lapide bilingue, non ancora decifrata,

L'ampia verde conca di Tremósine aperta sul lago come un magico balcone (Foto Stefani)

che testimonia l'esistenza di una popolazione pre-romana — per la Valle di San Michele, che prende il nome da un antico santuario posto alla sommità, per quella di Bondo che termina al passo di Nota, da dove si diparte la grande rete delle mulattiere che portano in vista delle montagne costituenti durante la guerra il campo trincerato di Riva e le difese della Val di Ledro. Punto veramente strategico questo Passo di Nota che segnò nei secoli il nostro confine politico. Vi sostò infatti nel 1801 il MacDonald con 7000 francesi e nel 1848 vi fu ferito Carlo Pisacane. Nella Val di Bondo vale la pena di osservare una delle più belle e provvide opere di rimboschimento montano, che si estende per trecento ettari e si completa nella bonifica agraria del sottostante altipiano.

* * *

Scesi da Tremósine per la rocciosa strada di Campione o fra gli olivi per quella più stretta di Limone, conviene, superato il vecchio confine, portarsi a Riva, la patriottica città trentina, bella, linda, con la sua Rocca contornata dalle acque. La conca in cui essa giace è

Il Santuario della Madonna di Monte Castello visibile da ogni parte del lago (Foto Pozzini)

La strada da Torbole a Malcesine, sulla sponda veronese del Garda (Foto Stefani)

tale da soddisfare anche il turista più incontentabile. La fertile piana, solcata dal Sarca, interrotta dalla emergenza del monte Brione, è chiusa all'intorno dalla Rocchetta, dallo Stivo, dall'Altissimo, montagne dalle quali scendono le valli ricche di laghi, di castelli, percorse da ottime strade, fra le quali primeggia per ardimento quella del Ponale. Si vada in Val di Ledro a Bezzecca garibaldina od a Ballino per il castello di Tenno, che ricorda la drammatica fuga del Piccinino, o più su nella aperta conca di Dasindo, che custodisce le spoglie di Giovanni Prati, o si vada al Castello d'Arco che nel ricordo di Segantini fa pensare come l'ambiente

La riva veronese del Garda: fra le acque azzurrine: il munito isolotto di Trimelone con gli scogli di Val di Sogno (Foto Stefani)

crei l'artista, o a Castel Toblino così bello, a specchio del suo lago, o si vada per Nago al lago di Loppio: ovunque troviamo strade che ben meritano di essere percorse e ricordate.

* * *

Prendiamo quella che da Tórbole ci porta alla valle dell'Adige, da cui scesero, trainate da 2000 buoi, le galere che Venezia volle portare nel Garda per difenderlo dai Visconti, e — per il forte di Nago, il laghetto di Loppio e il ricostruito castello dei Castelbarco — giunti a Mori saliamo a Brentonico. È questo un itinerario che consente di percorrere tutto il versante orientale del Baldo dalla depressione di Loppio a quella di

La strada Riva - Torbole - Nago - Rovereto (Foto Bonardi)

Caprino Veronese, per una strada di guerra che prende il nome del Generale Graziani. Da Brentonico questa rotabile porta sotto l'Altissimo di Nago che vide il primo balzo delle truppe dell'eroico Generale Cantore, e giunta a Bocca di Navene, il più profondo intaglio aperto nella lunga cresta del Baldo, rivede per un istante il lago e le montagne della sponda bresciana e trentina col paesello di Pregasina in una bella macchia di verde al di sopra dell'ardita rupe. La strada prosegue in vista della Valle Lagarina e del Pasubio, corre sotto Cima Valdritta, e, tagliato il vecchio confine, per Ferrara di Monte Baldo e per Madonna della Corona, mèta di grandi pellegrinaggi, giunge a Caprino, da dove si può scendere a Garda, la terra più medioevale dell'intera regione benacense, od a Torri di Benaco, per raggiungere la Gardesana Orientale tutta fiorita, nelle sue ville, nelle sue insenature, nei suoi porticciuoli.

Chi ama invece gite più brevi, senza perdere la vista del lago, può salire con buona strada da Torri di Benaco ad Albisano, lungo le rinomate cave di marmo rosso veronese, e portarsi a San Zeno, da dove il lago si presenta nella sua maggiore estensione e dove si godono i più vasti purpurei tramonti. Eccolo tutto sotto i nostri occhi, il Benaco: la verde Sirmio, la torre di San Martino, la Valtenesi ondeggiante nei

La serena bellezza della sponda veronese del Garda vicino a Malcesine (Foto Stefani)

Il Monte Baldo, visto dalla opposta lussureggiante costiera di Tignale (Foto Bravo)

L'Isola di Garda e la sponda veronese, dalla punta di S. Felice (Foto Bravo)

Limone sul Garda e l'Altissimo, da Ustecchio (Foto Bravo)

La costiera di Tignale col Monte Castello e il Monte Baldo (Foto Bravo)

suoi verdi colli, l'Isola di Garda che par sorta dal lago in un giorno di gioia terrestre, il golfo di Salò con le braccia aperte accoglienti, dominato dal Monte di San Bartolomeo, ricco di uccellande, e poi la lussureggiante riviera bresciana con Barbarano, Gardone, Fasano, il Vittoriale, tutta giardini e ville, il promontorio di Maderno e Toscolano, la piana di Gaino, e più su le montagne; solenne panorama che sazia ogni immaginazione e che si estende oltre il limite delle Alpi del Garda fino alle nevi dell'Adamello ed alle Dolomiti di Brenta. La strada sale ancora oltre San Zeno fiancheggiando il parco dei cervi, grande foresta di castagni e di conifere, per giungere a mille metri alla conca di Prada, dove il lago riappare alla romita chiesetta di San Michele, il santo protettore di tutte le alture. Se coll'automobile si è qui costretti a sostare, come sostano gli appassionati cacciatori per le abbondanti lepri, l'alpinista troverà invece una comoda

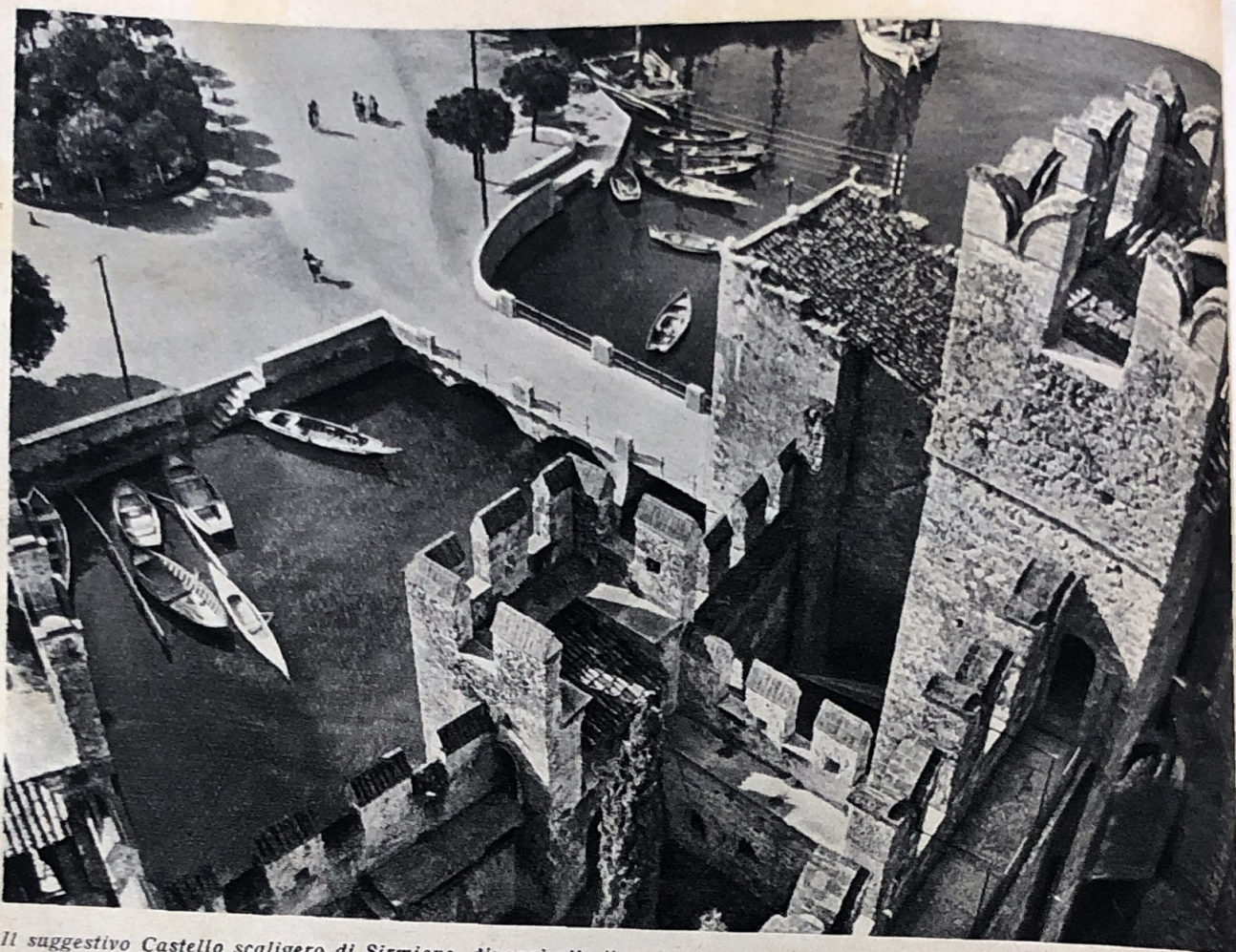
Castel Toblino, così bello a specchio del suo lago . . . (Foto Stefani)

strada militare che prosegue fino al Forte di Naole e di là, per Costabella, giungerà al Rifugio del Telegrafo, il più alto di tutta la regione (metri 2120) sotto la cima del Monte Baldo.

* * *

Se molte sono dunque le strade che portano al Garda, non poche sono quelle che si arrampicano sui suoi monti fra i vigili cipressi e penetrano nelle popolate valli, dove ancora si conserva l'impronta delle antiche tradizioni. Ma esse offrono anche i segni palesi dei progressi realizzati, in questi ultimi anni, dal Regime, progressi che si rivelano nelle opere pubbliche compiute per migliorarvi la viabilità, l'igiene, l'istruzione, l'assistenza e provvedendo con fervore di attività a rendere più redditizia la terra, imbrigliando torrenti, migliorando i pascoli, facendo risorgere le foreste oltre il limite delle colture agrarie. A ciò si aggiunga lo sviluppo di una

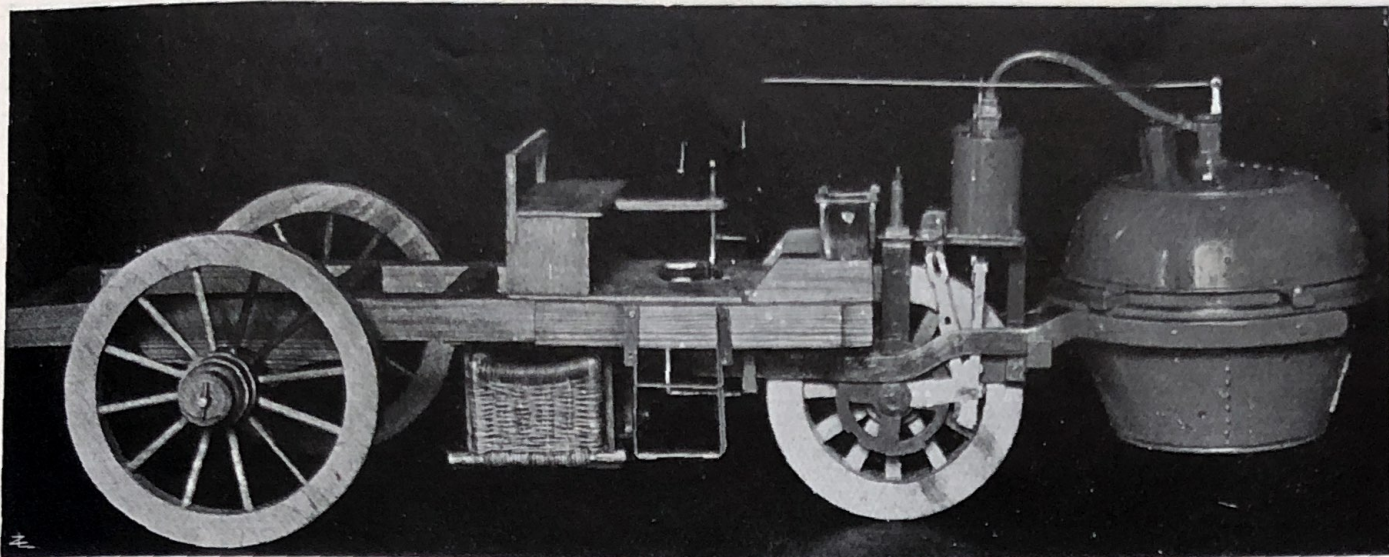
Dalla strada Campione - Tremósine : in basso, la Gardesana (Foto Bravo)

Poesia di vele dalla "marmiglia" Torri del Benaco (Foto Stefani)

Il suggestivo Castello scaligero di Sirmione, dinanzi alla "gran tazza argentea" del Benaco (Foto Stefani)

Limone sul Garda, coronato di olivi e di cipressi; fragrante di cedri e di lauri (Foto Stefani)

adeguata attrezzatura turistica, perchè troviamo qui buoni alberghetti e liete osterie pronte sempre a servirci il profumato e gustoso piatto paesano, che in autunno si identifica con la classica ghiotta « polenta e uccelletti ».

Queste strade di montagna, se non sono fatte per le velocità divoratrici di distanze, vogliono nella loro lentezza parlare al turista il linguaggio della bellezza eterna che vi si sprigiona ad ogni colpo d'occhio, invitandolo a sostare, a piantare le sue tende, per cogliere fiori, per sorseggiare il biondo vino dei colli, per donare allo spirito un più largo respiro.

ITALO BONARDI

MODELLO DELLA VETTURA COSTRUITA E PROVATA A PARIGI NEL 1769 DAL LORENESE NICOLA GIUSEPPE CUGNOT.

IL CINQUANTENARIO DELL'AUTOMOBILE

Soffermandosi al titolo, un qualunque Don Abbondio potrebbe esclamare: « Automobile, chi era costui? ». Gli studiosi della nuova locomozione sanno infatti che la macchina meravigliosa dei tempi moderni è nata ben prima di cinquant'anni addietro. Ma per chiarire le idee, vediamo anzitutto che cosa è un automobile, secondo la definizione degli uomini di scienza.

Dice la *Treccani*: « l'automobile è un veicolo stradale che ha in sè i mezzi per la sua propulsione, pur non procedendo su rotaie, ecc. »; ed il *Larousse*: « automobile, se dit d'appareils qui ont en eux leur moteur propulsif » e a maggior spiegazione: « voiture qui marche à l'aide d'un moteur à vapeur, à l'électricité, à pétrole, à air comprimé, à gaz, etc. ».

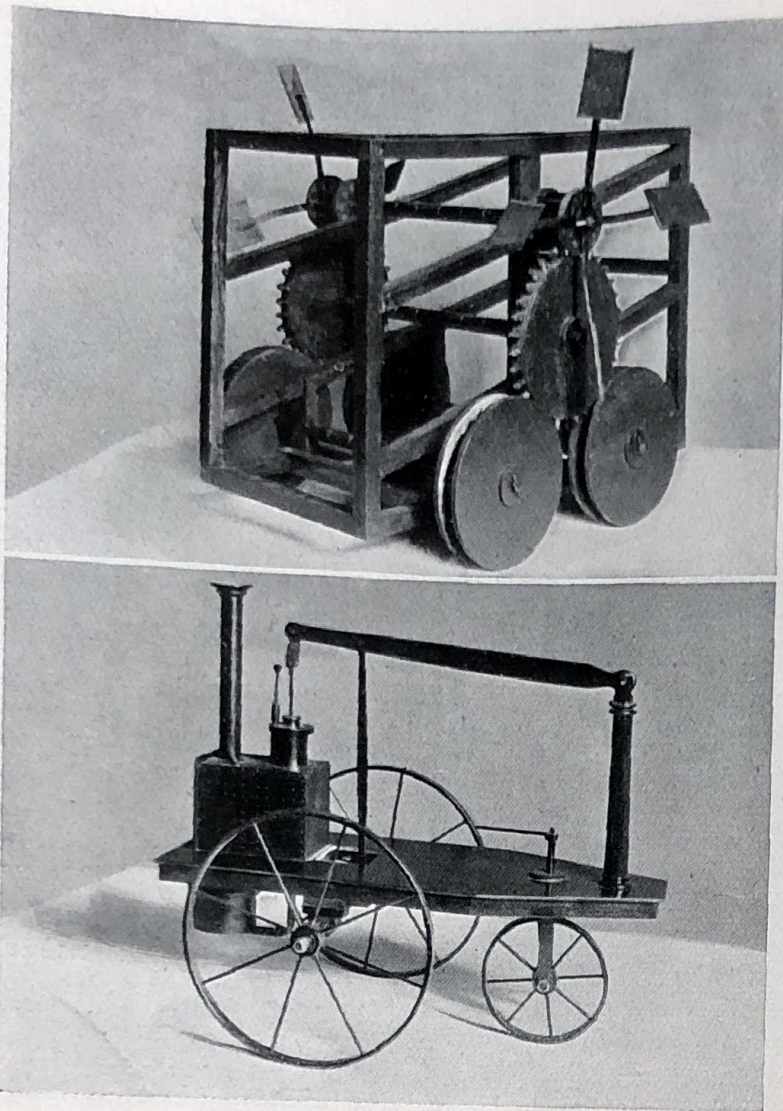
Bastano questi autorevoli testi per affermare che la celebrazione del 1936 non riguarda l'automobile in genere, ma piuttosto la macchina con motore a scoppio, che ha dato effettivamente il via alla diffusione della locomozione meccanica.

Non voglio, in queste succinte note, risalire alle origini. L'uomo ha sempre avuto il desiderio di muoversi comodamente e rapidamente, e questo suo desiderio, insoddisfatto per tanti secoli, ebbe pratica attuazione solo allorquando apparve il motore a vapore. I veri precursori sono dunque Salomon de Caus (1615) e Dionigi Papin (1707) che compresero quanta energia in potenza fosse racchiusa nel vapor d'acqua e seppero, imbrigliando e regolando questo formidabile esplosivo, dar vita al primo congegno motore.

Stabilito il precedente, possiamo facilmente giungere alla vera prima automobile, cioè al veicolo semovente: il carro di Cugnot, costruito e provato nel 1769 a Parigi.

Nicola Giuseppe Cugnot, nato nel 1725 in Lorena, passò la sua vita in Germania esercitando la professione di ingegnere. Si narra che nel 1763 facesse costruire e provasse il primo modello ridotto della macchina che doveva più tardi dargli la celebrità. Ma di questi esperimenti non si hanno notizie precise. Ritroviamo nel 1769 il Cugnot a Parigi, dove presenta al Ministero della Guerra il suo progetto di macchina per il trasporto ed il traino dei cannoni. Il Ministro dell'epoca, Duc de Choiseul, apprezza il progetto del Cugnot e gli dà incarico di costruire, a spese dello Stato, un modello al vero.

Il nuovissimo veicolo, ufficialmente provato nel 1770, portava quattro persone e camminava alla velocità oraria di 1800 a 2000 piedi (da 5500 a 6000 metri). Risultò estremamente difettoso, anzitutto perchè la grandezza della caldaia era sproporzionata in rapporto ai cilindri ed il vapore si esauriva per ciò dopo 10-15 minuti di marcia; ogni quarto d'ora, si doveva quindi sostare in attesa che la pressione risalisse! Malgrado queste notevoli pecche, le prove furono dichiarate soddisfacenti ed il Cugnot ebbe ordine di allestire un secondo esemplare, capace di un carico di 5000 kg.

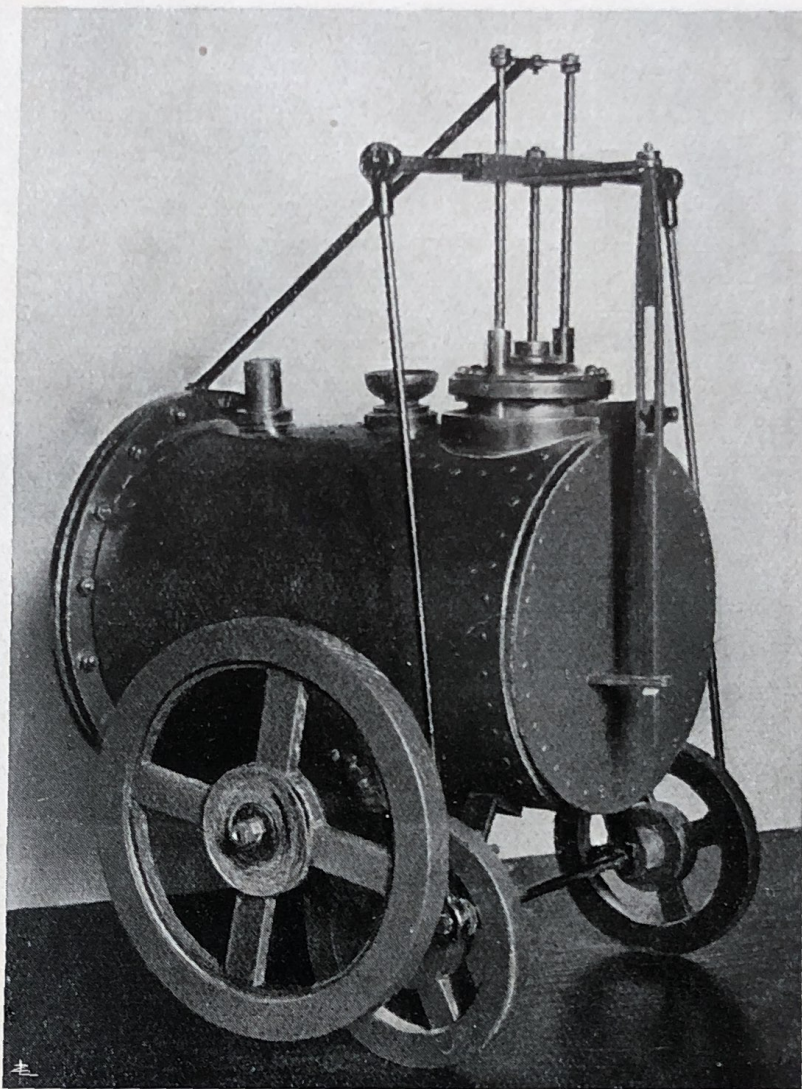
La vettura, che costò 20.000 lire, viene tuttora conservata al Conservatoire des Arts et Métiers di Parigi (del primo esemplare non esistono più tracce), ma non si è potuto stabilire se

QUESTI BIZZARRI VEICOLI PRELUDONO ALLA MODERNA AUTOMOBILE: LA MACCHINA A VENTO DI VALTURIO, CHE RISALE AL 1472, E IL PIÙ RECENTE TRICICLO A VAPORE DI MURDOCH, COSTRUITO NEL 1785 A REDRUTH.

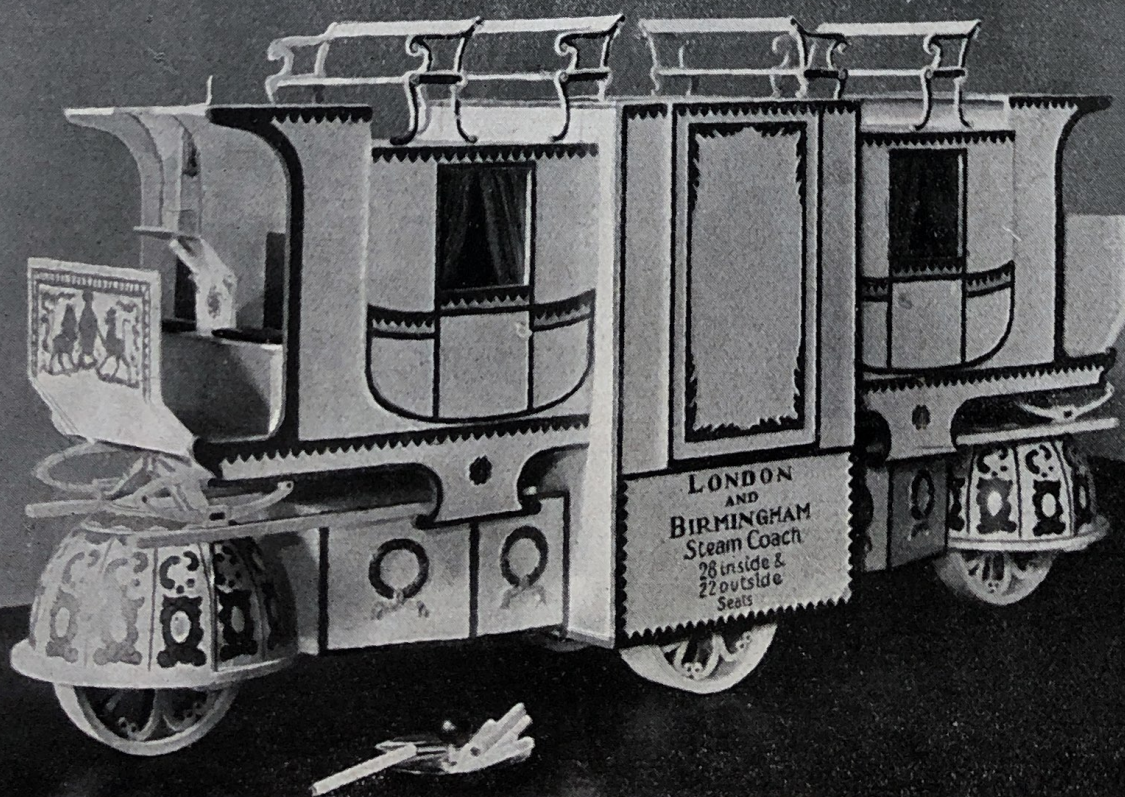
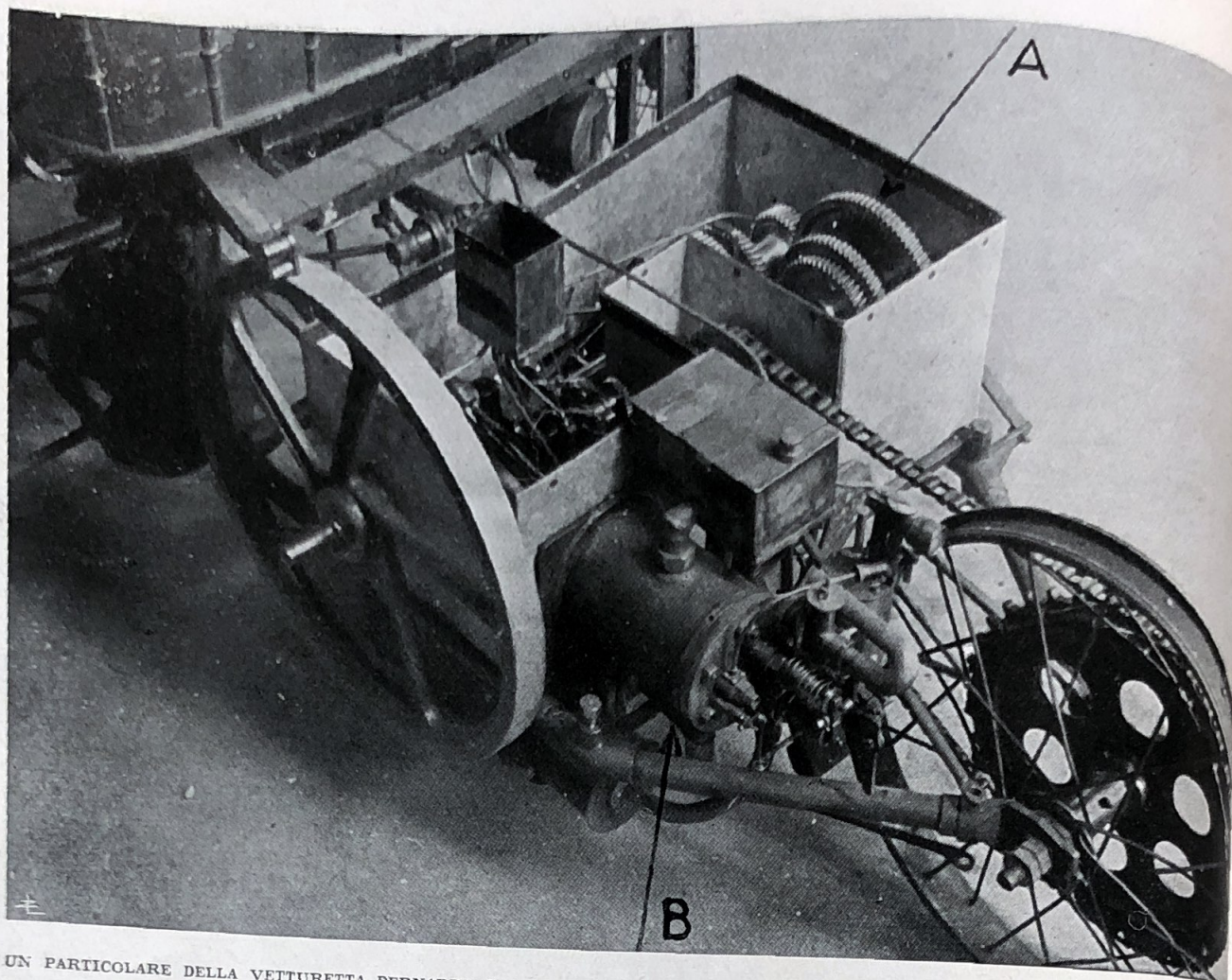
sia stata o no provata, e con quali ri
tati. La leggenda vuole che i suoi m
menti fossero tanto violenti e così d
cilmente dominabili da farle abbattere
muro alla sua prima uscita! Gli studi
invece affermano concordi che essa n
abbia mai funzionato, perchè tanto la c
daia quanto il focolare non sono tali
permettere una regolare utilizzazione. P
sento ai lettori il modello di tale vettu
esso fa parte di una serie di esemplari d
le prime macchine venute al mondo, c
me costruiti e destinati al Museo Nazio
le dell'Automobile di Torino.

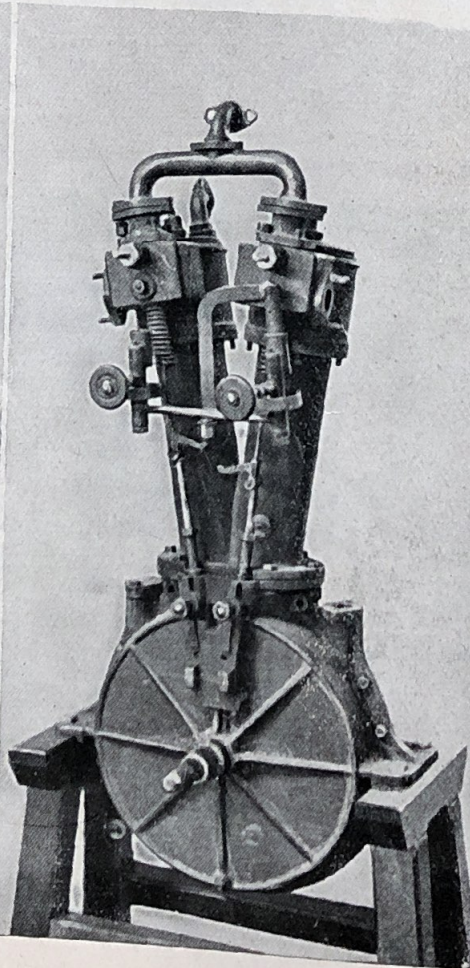
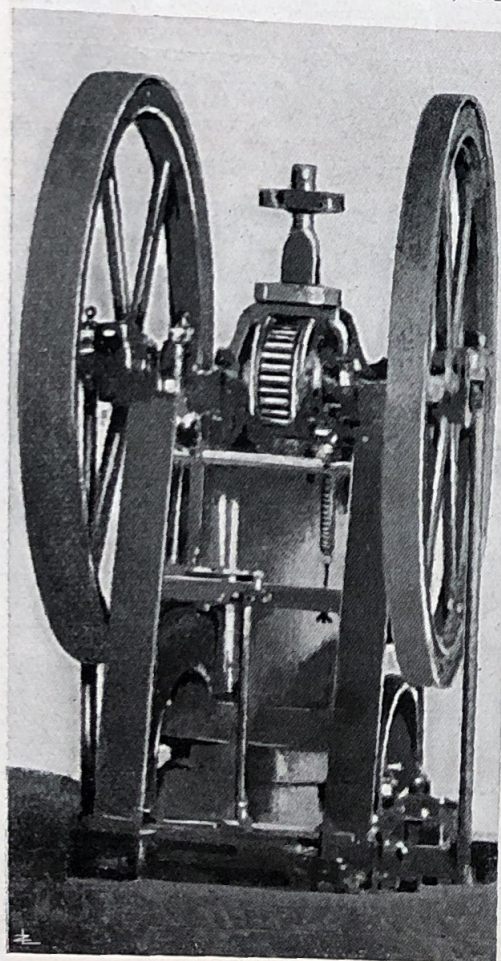
La locomozione meccanica ebbe svilu
po, nella sua prima fase, particolarmen
in Inghilterra, di dove ci giungono copio
documentazioni su questi veicoli primo
diali, che non incontrarono gran che il f
vore del pubblico. L'uomo di quei temp
non vedeva nella macchina a vapore un
invenzione benefica, apportatrice di bene
sere e di civiltà, ma piuttosto un congegn
diabolico, destinato a turbare la sua pa
fica esistenza e ad accelerare turbinos
mente il ritmo della sua vita patriarcal
Nessuno intuiva la praticità e gli svilupp
dei meccanismi, e ci si teneva bravamen
al cavallo, signore incontrastato delle be
le e tranquille strade cittadine e campa
gnole. E così questi grandi precursori, ch
portano i nomi gloriosi di Murdoch, Tre
vithick, Griffith, Goldsworthy, Burstall
Dance, Heaton, Church, Hancock e tanti

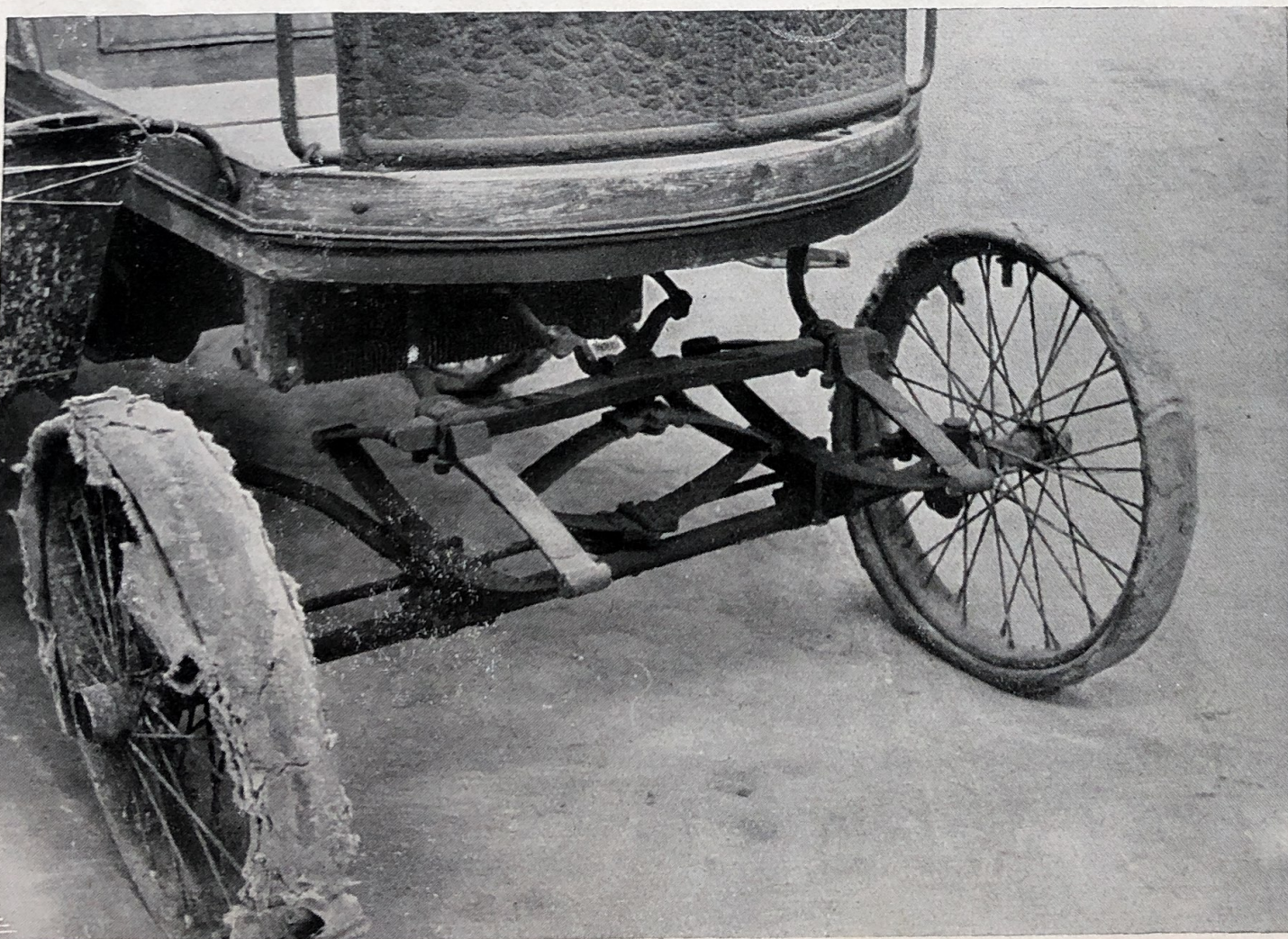
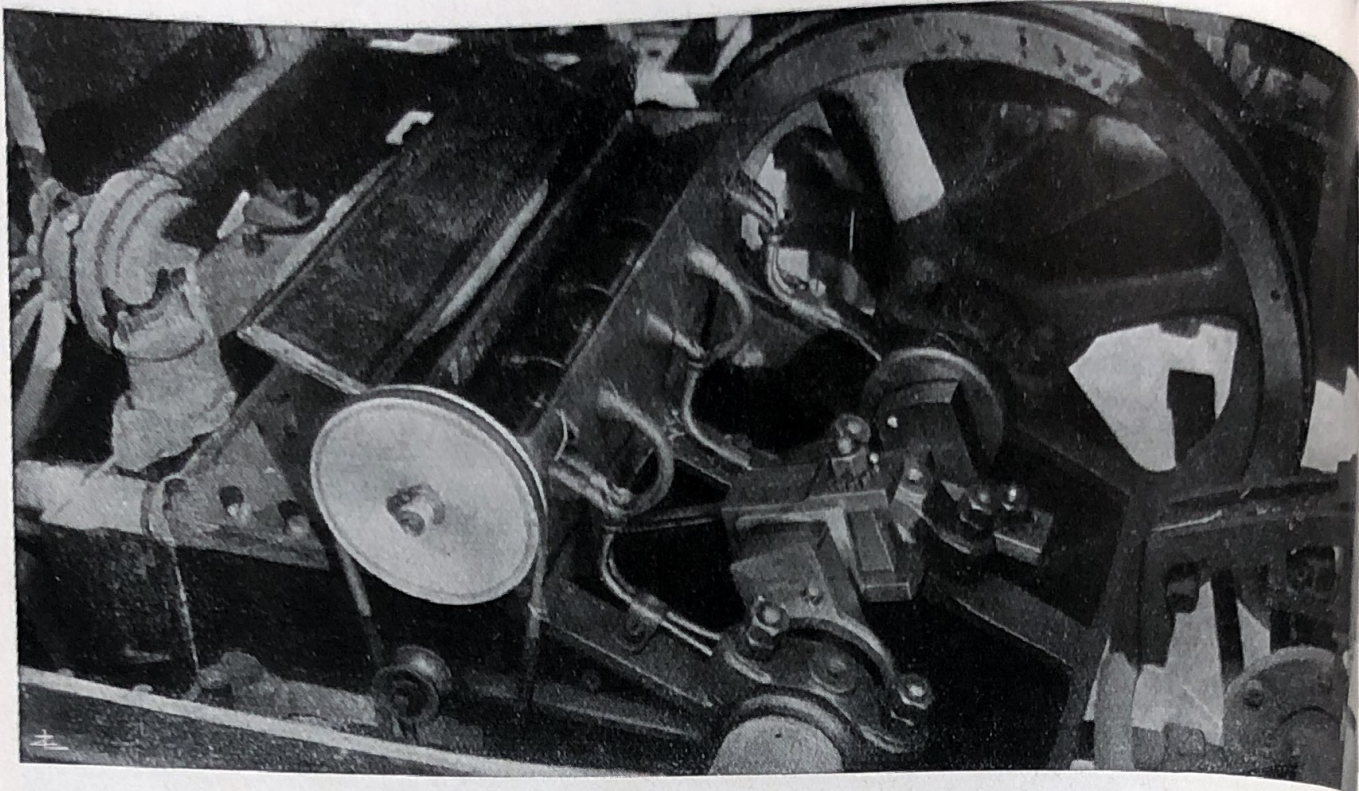
LA VETTURA A VAPORE DI W. JAMES (1828): E' FORSE QUESTO IL PRIMO PASSO NELLA LOTTA CONTRO LE DILIGENZE A CAVALLI.

tanti altri, vedono i loro sforzi coronati da un successo temporaneo, fittizio, e per quanto i loro veicoli funzionino regolarmente da centro a centro, non riescono a conquistare l'anima del pubblico.

Questi mastodontici ed ingombranti carri a vapore sono di difficile maneggio, fragorosi e, quando càpitano a disturbare il traffico dei veicoli a trazione animale, anche pericolosi: perciò sollevano frequenti proteste. Il colpo di grazia, particolarmente in Inghilterra, vien dato loro dalla promulgazione dei « Locomotives Acts »: del 1861 e del 1865. In quest'ultimo, riveduto e corretto, si legge all'articolo 1°: « che occorrono non meno di tre persone per condurre la macchina » ed all'articolo 2°: « che una di queste persone dovrà sempre precedere la macchina in movimento, armata di una bandiera rossa, alla distanza di almeno 60 yards » (m. 54,85) ed all'articolo 5°: « che ogni macchina dovrà fermarsi a semplice richiesta, per alzata di mano, di qualunque passante ». Un allegato alla legge prescrive la velocità, che non dovrà mai essere superiore alle 4 miglia l'ora in campagna e alle 2 miglia in città (un miglio, uguale a m. 1600 circa). Il risultato delle belle leggi, fu di far cessare quasi completamente in Inghilterra gli studi sulla locomozione a motore. Essa vegeta anche negli altri Stati e si giunge così alla seconda fase, in cui le ricerche degli inventori si orientano verso il motore a gas od a petrolio.

IL VEICOLO A VAPORE DI TREVITHICK (1800), CHE CON GLI ALTRI MODELLI RIPRODOTTI IN QUESTE DUE PAGINE E' STATO COSTRUITO DALL'AUTORE DELL'ARTICOLO, TROVASI AL MUSEO NAZIONALE DELL' AUTO.

ECCO LA VETTURA DEL DOTT. CHURCH, CAPACE DI BEN 50 POSTI, CHE NEL 1828 ERA IN SERVIZIO TRA LONDRA E BIRMINGHAM.

UN PARTICOLARE DELLA VETTURETTA BERNARDI, ORA AL MUSEO DELL'AUTO A TORINO. («A», SCATOLA DEI CAMBI; «B», CILINDR

IL MOTORE BARSANTI E MATTEUCCI (1854) E IL MOTORE DAIMLER A DUE CILINDRI A V. (1892).

E' dunque giusto, so
to un certo aspetto,
fissare la data della na
scita dell'automobile mo
derno a cinquant'ann
addietro, quando un uo
mo di genio, Gottlie
Daimler, costruisce
primo motore a benzin
vero antenato del conge
gno applicato alle mac
chine oggi in uso.

Accenno semplicemen
te alle lunghe polemi
che sulla priorità dell'in
venzione del motore
scoppio; polemiche ch
di solito lasciano il tem
po che trovano, perch
ognuno mantiene le pro
prie posizioni, cercand
di ignorare gli argomen
ti dell'avversario. Mi
permetterò di ricordare
che i due tecnici italia
ni Barsanti e Matteucci
prendono nel 1854 il pri
mo brevetto per un mo
tore a gas, invenzione ri-

LA PRIMA AUTOMOBILE FIAT FU COSTRUITA NEL 1899. ECCONE, SITUATO POSTERIORMENTE, IL MOTORE A DUE CILINDRI VERTICALI

vendicata dai francesi col brevetto Lenoir del 1860. E veniamo a Daimler, a cui giustamente i tedeschi attribuiscono la paternità del motore a benzina e la sua pratica applicazione.

Nato nel 1834 a Schorndorf, nel Württemberg, fin da giovane si indirizza agli studi di meccanica applicata. Di ritorno dall' Inghilterra, dove aveva lavorato in una fabbrica di locomotive, conosce un costruttore di motori a gas (Otto) che gli propone di entrare nel suo stabilimento. Il giovane Daimler accetta e potrà così trovare, in una officina particolarmente attrezzata per la costruzione del motore a gas, tutto ciò che è indispensabile al suo spirito inventivo per approfondire e portare a compimento lo studio del motore a scoppio. Dal 1872 al 1882 egli è direttore dell'azienda, fin che, associatosi al Maybach, passa a Cannstadt e vi fonda uno stabilimento per lo sfruttamento delle proprie invenzioni. E' dell'83 il suo primo motore ad un cilindro orizzontale, brevettato nel 1884. I termini del brevetto preso in Francia sono vaghi e dicono: « Perfectionnements dans les moteurs à gaz et à pétrole »; il secondo brevetto del 15 aprile 1885, stabilisce trattarsi di un motore a scoppio; il terzo, del 17 dicembre 1886, è definitivo per la storia dell'automobile: esso parla di « véhicules à roues, mus par un moteur à gaz ou à pétrole ».

La prima vettura Daimler aveva un motore monocilindrico verticale di 1/2 HP situato al centro del telaio, con trasmissione a cinghie: la macchina percorreva bravamente i suoi 18 km. all'ora. I perfezionamenti seguirono rapidi ed incessanti: la costruzione del motore Daimler si estende in Francia, dove la Panhard e Levassor, acquistato il brevetto, inizia la fabbricazione ed il lancio di vetture che sono presto conosciute in tutto il mondo. Si osservi la fotografia del motore adoperato su queste macchine: a due cilindri verticali a V.

I primi anni di costruzione automobilistica furono duri per la Panhard e Levassor, ma nel 1894, la prima grande corsa automobilistica Parigi-Rouen (km. 126) è vinta da una vettura P. e L., che divide gli onori del successo con una vettura Peugeot, classificata *ex-aequo*. Il percorso venne compiuto in ore 6 e 30 minuti. Alla gara doveva prendere parte anche una vettura elettrica italiana, costruita da un conte Carli. La vettura, giunta regolarmente a Parigi, non poté essere ritirata in tempo dalla dogana.

L'Italia ebbe infatti insigni cultori dell'automobilismo anche in quei primi anni di gloria. Essi sono però rimasti sconosciuti o quasi, e la fama della vettura costruita dal generale Bordino non ha varcato la soglia della vecchia Torino dove viene ancora oggi conservata, a riprova, se necessario, del fatto che già dal 1854 la locomozione meccanica tormentava lo spirito inquieto ed indagatore dei connazionali. Fra questi desidero ricordare Enrico Bernardi.

Il Bernardi, nato nel 1841 a Verona, morì a Torino nel 1919. Scienziato nel vero e purissimo senso della parola, come tutti gli uomini veramente grandi accoppiava ad un ingegno eccezionale e ad una formidabile cultura tecnica, una modestia rara, che gli ha certo impedito di godere, come avrebbe dovuto, dei frutti della sua geniale fatica. Egli non poteva non essere invincibilmente attratto dalla novità di quel tempo lo studio di motori veloci e leggeri, a gas prima, a scoppio più tardi. Fino dal 1876 iniziò

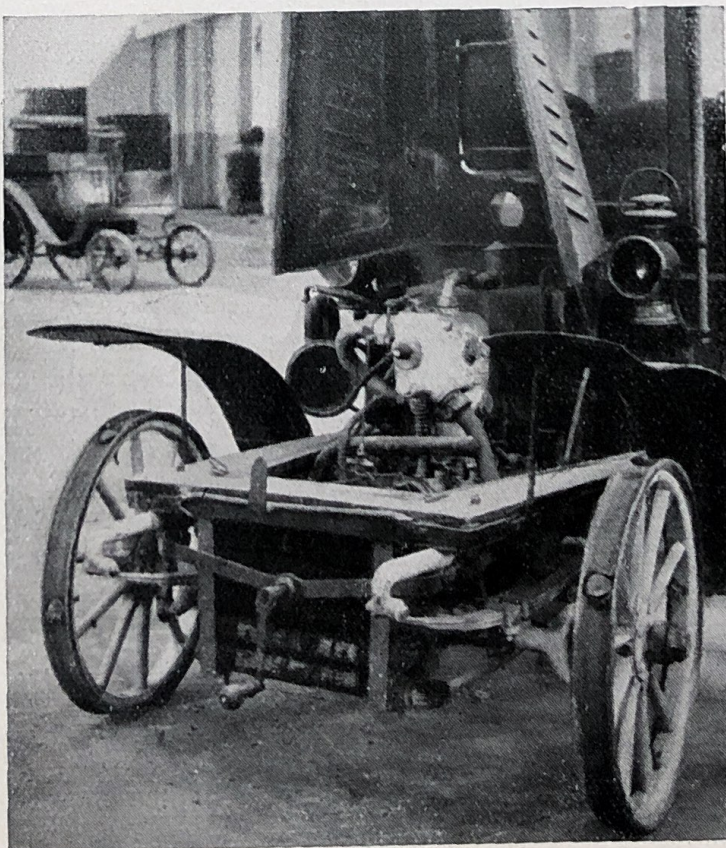
LA PRIMA AUTOMOBILE FIAT DI 4 HP. COSTRUITA NEL 1899.

S. M. IL RE SULLA ISOTTA FRASCHINI DI FEDERICO JOHNSON (1905).

i suoi esperimenti lasciando molte memorie sull'argomento. Merito grande del maestro è di aver già nel 1892, da solo e senza valersi assolutamente di quanto era stato fatto in quel campo in Germania ed in Francia, studiato, progettato e costruito una vetturetta automobile completamente italiana. Particolarità di essa i dispositivi assolutamente originali, ancora oggi ammirevoli sotto tutti i rapporti, che ne fanno un vero incontrastato capolavoro del genere.

La piccola Bernardi, gloriosa realizzazione italiana, nata negli anni dal 1892 al 1894, possiede un cilindro con camera di compressione razionale a testa smontabile, valvole in testa ed ambedue comandate, un carburatore a livello costante e a polverizzazione, filtri per la benzina e per l'aria aspirata dal motore, un accenditore speciale a retina di platino, la lubrificazione automatica di tutti gli organi in movimento, un radiatore a tubi, sullo stesso principio di quelli attuali a nido d'ape, un innesto a frizione a spirale metallica, il cambio di velocità a trasporto di ingranaggio, lo sterzo corretto che impediva alle ruote di strisciare nelle curve.

Completando la descrizione col dire che le prime valvole di aspirazione comandate furono applicate nel 1898, le valvole in testa nel 1903 sulle vetture da corsa, e nel 1919 sulle macchine da turismo, i carburatori a polverizzazione nel 1895, il filtro per l'aria e per la benzina in questi ultimissimi tempi, potrò concludere che l'Italia ha ben diritto alla sua parte nel trionfo dell'automobile. Ben venga quindi, e sia grande e degna in tutto il mondo, la celebrazione di Gottlieb Daimler. Non dimentichiamo però che anche nella nostra Italia sono esistiti uomini insigni che hanno studiato con fede e con intelligenza il problema, e lo hanno pure risolto, provando che la genialità italiana non è mai in difetto là dove è necessaria la scintilla del genio, per apportare luce all'umanità.

CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

IL MOTORE MONOCILINDRICO DI UNA DARRACQ DEL 1900.

FIRENZE (ACCADEMIA DELLE BELLE ARTI) - IL PALIO DE' COCCHI IN PIAZZA S. MARIA NOVELLA (G. SIGNORINI DIPINSE NEL 1844).

BELLE TRADIZIONI CHE RITORNANO

LA CORSA DEI COCCHI

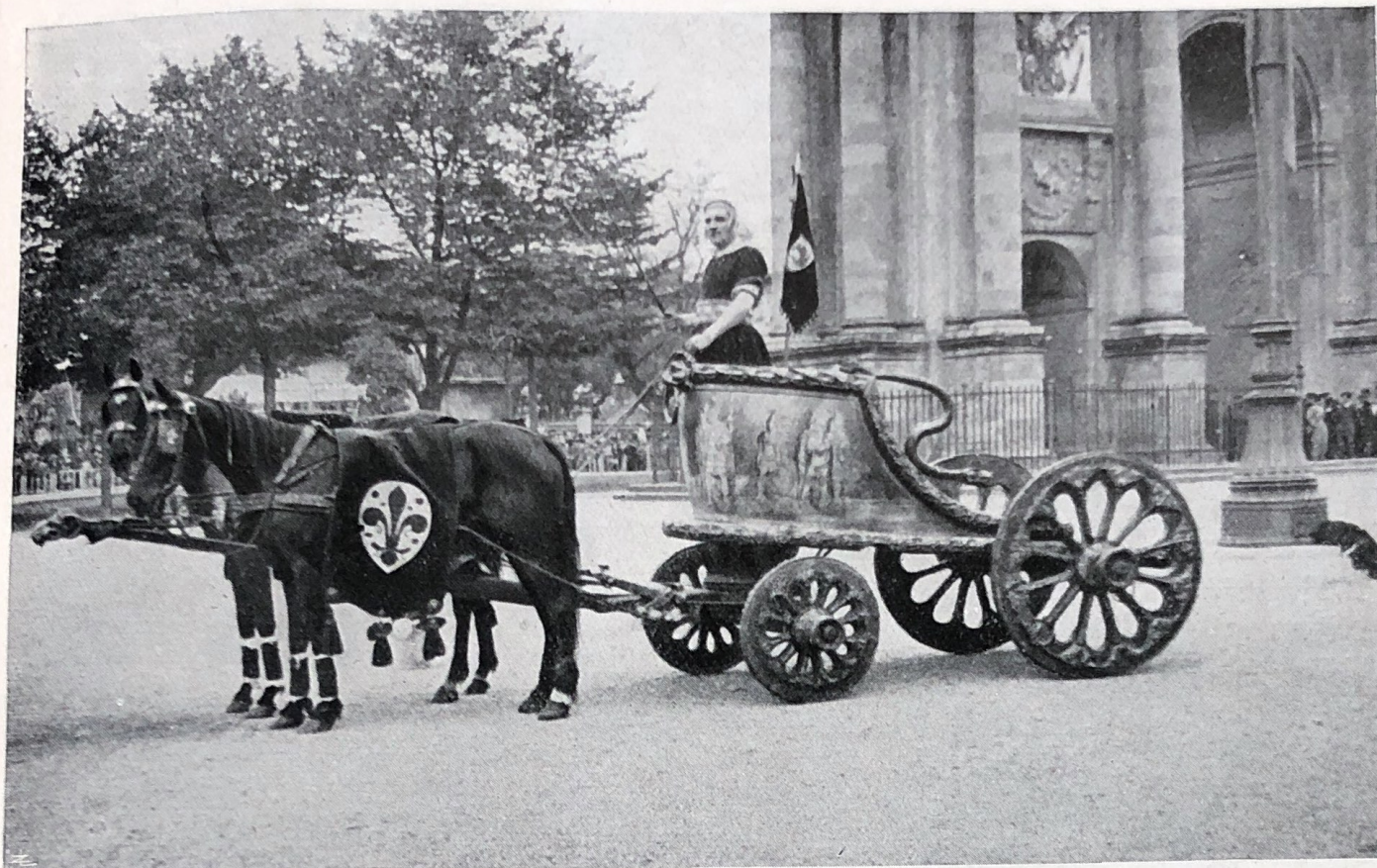
Le corse dei cavalli hanno sempre suscitato nella città di Firenze un così vivo interessamento, che neppure quando le milizie guelfe si trovarono impegnate nell'assedio di Arezzo del 1288, fu tralasciata la Corsa del Palio per la festa di San Giovanni; anzi, fu tenuta proprio sotto le mura della città nemica, per dimostrare che i fiorentini erano tanto sicuri della vittoria, da darsi spasso come se fossero in tempo di pace, e non in guerra. E, dopo la battaglia di Campaldino, si festeggiò ogni anno con un palio anche la ricorrenza di S. Barbara, a ricordo della vittoria ottenuta in quel giorno.

I palii cosiddetti dei « barberi » si correvano in varie epoche, e precisamente il 6 di luglio, per celebrare la vittoria ottenuta contro Radagasio re dei Vandali, sotto Fiesole; il 26 di luglio, per la cacciata del Duca d'Atene; il 2 di agosto, per la rotta di Siena; oltre quelli di San Giovanni, San Pietro e San Vittorio.

Il palio dei « barberi » attraversava quasi tutta la città, da ponente a oriente, e terminava, al tempo di Dante, nel sestiere di Porta San Piero, oggi estremità di Borgo degli Albizzi:

> Gli antichi miei ed io nacqui nel loco
> Dove si trova pria l'ultimo sesto
> Da quel che corre il vostro annual gioco.

La mèta — come si vede in un quadro antico appartenente agli eredi di Ascanio Pitti — era costituita dal carro trionfale che portava un gran palio teso sopra un'antenna sostenuta dai trombetti del Comune. Il palio era formato di « stoffa di velluto cremisi finissima e distinta in due stuoie, unite da un fregio d'oro largo un palmo, foderato di pance di vaio e orlato di ermellino, infrangiato di seta e di oro fine, che in tutto costa fiorini 300 e più ». In seguito, ne fu fatto uno « d'alto e basso broccato di oro bellissimo, e spendesi fiorini 600 e più » (Goro Dati).

Non dunque una bandiera, ma un drappo assai più grande, che veniva poi talvolta adoperato per addobbare poltrone o per ornare letti antichi o altro. Un ricco paramento sacro per otto ecclesiastici, che si conserva tuttora in Santa Croce, fu fatto appunto con la pezza in velluto e seta data in premio in una di tali gare.

IL COCCHIO ROSSO, ASSEGNATO AL RIONE DELLE CURE, ENTRA IN PISTA TRA IL DELIRANTE CLAMORE DEI PROPRI SOSTENITORI.

I QUATTRC COCCHI, PRECEDUTI DALLE SCORTE A CAVALLO E A PIEDI, SI SONO RIUNITI IN PIAZZA PER L'ISCRIZIONE ALLA CORSA.

LA MATTINA, PER L'ISCRIZIONE E LA BENEDIZIONE, IL COCCHIO BIANCO, ADORNO DELLA VITTORIA, E' TRAINATO DA BIANCHI CAVALLI.

IL COCCHIO BIANCO, CHE PRIMA DI ENTRARE IN GARA HA CAMBIATO I CAVALLI BIANCHI IN DUE BAI DA CORSA, ATTENDE IL VIA.

Ma la corsa di cavalli che ebbe in passato più rinomanza tra i fiorentini fu il « Palio de' Cocchi », istituito dal Granduca Cosimo I fino dal 1563, che si svolse ogni anno, a partire da questo, alla vigilia della festa di San Giovanni (23 giugno), in piazza S. Maria Novella.

Si chiamava così perchè quattro carri o cocchi, trainati ciascuno da due cavalli, si disputavano il palio sotto la guida di cocchieri vestiti di diverso colore, uguale a quello del cocchio loro affidato.

Il Montaigne, nel suo « Journal de Voyage », descrisse con molta fedeltà questa gara ippica, cui assistette a Firenze nel 1580. Il Lastri ce ne dà la traduzione seguente, che val la pena di riportare· « In sulla ventitrè si fece il corso de' cocchi, in una grande e bella piazza, intornata da ogni lato di belle case, quadrata, più lunga che larga. Ad ogni capo della lunghezza fu messa un'agugiia di legno quadrata, e dall'una all'altra attaccata una lunga fune, acciò non si potesse traversare la piazza, ed alcuni dànno di traverso per strappare detto canapo. Tutti i balconi carichi di donne, e in un palazzo il Granduca con la Granduchessa sua consorte. Il popolo era disposto lungo della piazza, su certi palchi, come io ancora. Correvano a gara cinque cocchi vuoti, e a sorte presero tutti luogo da un lato di una piramide. E si diceva da alcuni che il più discosto aveva il vantaggio per dare più comodamente il giro. Partirono al suono delle trombe. Il terzo giro intorno alla piramide, donde si prende il corso, è quel che dà la vittoria. Quel del Granduca mantenne sempre il vantaggio fino alla terza volta. A questa il cocchio dello Strozzi, che era sempre stato il secondo, affrettandosi più che del solito, a freno sciolto, e stringendosi, messe in dubbio la vittoria. M'avveddi che il silenzio si ruppe dal popolo, quando videro avvicinarsi Strozzi, e con gridi e con applauso dargli tutto il favore che si poteva alla vista del Principe. E poi quando venne questa disputa e letigio a esser giudicata tra certi gentiluomini, gli Strozzeschi, rimettendosi all'opinione del popolo assistente, dal popolo si alzava subito un grido eguale e consentimento pubblico allo Strozzi, il quale infine lo ebbe (contro ragione a parer mio). Varrà il palio 100 scudi. Mi piacque questo spettacolo più che nessun altro avessi visto in Italia, per la sembianza del corso antico ».

Il palio che si assegnava al vincitore era un drappo di « domasco rosso soppannato di taffettà a liste di più colori » e la cura dell'organizzazione della corsa stessa era affidata ai Consoli dell'Arte dei Mercanti, ai quali era attribuita, per le spese occorrenti, una somma di 45 scudi. I cocchi erano generalmente quattro e distinti da quattro diversi colori, che erano il « ve-

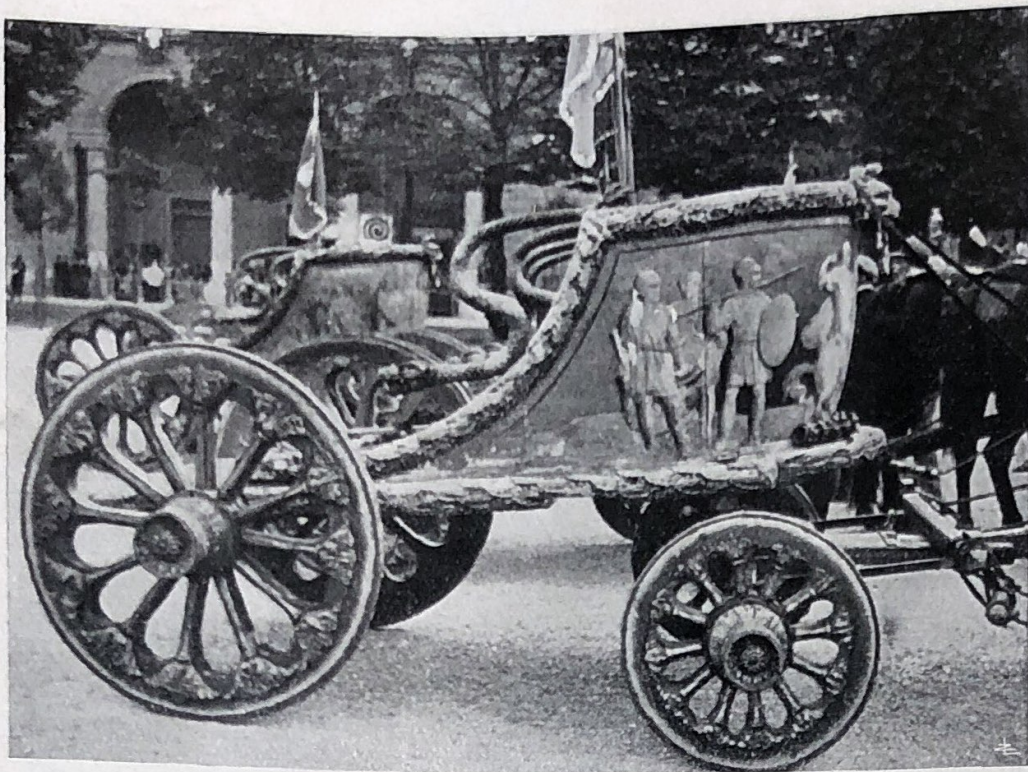
L'ALFIERE COL PALIO DA CONSEGNARE AL VINCITORE DELLA CORSA.

GRUPPO DI CAVALIERI SOTTO LA VECCHIA PORTA DI SAN GALLO.

IL COCCHIO BIANCO, ASSEGNATO AL RIONE DEL PONTE ROSSO, FA CON LA SCORTA IL GIRO DELLA PIAZZA PRIMA DELL'ELIMINATORIA.
L'ALFIERE COL PALIO E LA SCORTA A CAVALLO, IN ATTESA DI ONORARE IL VINCITORE.

neto », il « prassino », il « russato » e l' « albato »: ossia il verde, il giallo, il rosso e il bianco; le bighe somigliavano a quelle usate nei giochi del Circo Massimo, a Roma.

« La festa aveva la forma dei trionfali romani — scrisse il Lami — e, perchè tutto romano fosse, s'innalzavano sulla piazza, a forma di mète, due guglie di legno, che nel 1608 furono fatte poi di marmo mistio di Seravezza, quali ancor oggi si veggono. Dalla guglia più vicina al tempio cominciava la carriera dei cocchi, che tre volte giravano elitticamente la piazza, schivando le guglie; sicchè la bravura dei guidatori era misurata per la maestrìa del piegare i cavalli alle svolte, come coloro, di cui Orazio can-

IL CORTEO, FORMATO DAGLI ALFIERI A CAVALLO, DAI LEGIONARI, DAI VELITI E DAI LITTORI, ACCOMPAGNA I COCCHI ALLA GARA.
DOPO LA GARA, I COCCHI SFILANO IN ORDINE DI MERITO, COL PALIO RECATO IN TRIONFO DALL'AURIGA DEL COCCHIO VINCITORE.

IL COCCHIO AZZURRO, ASSEGNATO AL RIONE DEL CAMPO DI MARTE, RIMASTO ULTIMO IN GARA.

IL VITELLINO DI LATTE « PORTAFORTUNA » CHE FARA' LE SPESE DEL BANCHETTO POPOLARE.

tava, gloriosi di aver corso nello stadio senza toccare le mète con le ruote infocate dal veloce girare».

Ricordo più tangibile dei fasti del « Palio de' Cocchi », rimanevano ben conservati nelle rimesse di Palazzo Vecchio quattro di questi cocchi, che portavano impressa la data della loro costruzione, 1732; avevano la forma delle antiche bighe romane e bilanciavano il peso di circa sei quintali ciascuno in sette metri di lunghezza e due di larghezza.

Non essendo il caso di pensare a rimettere in auge la già famosa corsa nella piazza S. Maria Novella, ove si era svolta fino alla sua interruzione, perchè, se esistono tuttora nella medesima le guglie di marmo, la piazza è stata trasformata di recente in giardino all'italiana, l'attivo Gruppo rionale fascista « Giovanni Berta » lo scorso anno, la prima domenica di maggio, ha fatto rivivere la « Corsa de' Cocchi » in una piazza che si presta assai bene all'uopo per la sua forma ad anfiteatro, e cioè la Piazza Cavour.

I cocchi c'erano già: non mancava che trovare i cavalli da aggiogarvi, i cocchieri rispettivi e la scorta, come si conviene a ogni festa consimile. Il che fu presto fatto.

I cocchi, distinti dai colori azzurro, rosso, bianco e verde, sono stati assegnati rispettivamente ai Rioni del Campo di Marte, delle Cure, del Ponte Rosso e di San Gallo, nei quali si divide il Gruppo stesso.

I Rioni hanno organizzato, ciascuno per proprio

conto, una serie di festeggiamenti popolari per far rinascere un po' di quello spirito di parte, caratteristica necessaria di tutte le gare, antiche e moderne. Il che è stato subito ottenuto, a mezzo di manifesti inneggianti alla vittoria del proprio colore, con relative stornellate e beffe in danno degli altri concorrenti, nelle quali il «fiorentino spirito bizzarro» è stato sempre maestro.

Son fioriti stornelli come questi:

Fiore di fosso
resistere non vale al cocchio [rosso
che fa venir la tremarella [addosso!

Fior di mughetto
chi vincerà la corsa è presto [fatto:
soltanto il cocchio di color [scarlatto!

LA SCORTA TRIONFALE AL COCCHIO DI PARTE ROSSA, ACCLAMATO VINCITORE DELLA GARA.
.... RESISTERE NON VALE AL COCCHIO ROSSO, CHE FA VENIR LA TREMARELLA ADDOSSO!

Si è giunti così, con un discreto fermento di attesa, al gran dì della Corsa; e si è in primo luogo proceduto alla estrazione a sorte delle due coppie dei rispettivi rioni da far correre insieme per l'eliminatoria, in quanto, data la ristrettezza della pista di piazza Cavour, non si potevano far correre, come già in piazza S. Maria Novella, tutti e quattro i cocchi in una volta.

Alle nove del mattino ha avuto inizio la classica benedizione dei cocchi, ciascuno nella propria parrocchia: indi i quattro cocchi, preceduti dalle loro scorte a cavallo e a piedi, si sono riuniti in piazza Giovanni Berta per regolare la loro iscrizione alla corsa, e poi far ritorno alla sede, nel proprio rione.

Nel pomeriggio, alle diciassette in punto, ha fatto ingresso nella pista il grandioso corteo, costituito dagli alfieri a cavallo portanti il palio per il vincitore, dai carri con la scorta dei legionari, dei veliti e dei littori, preceduti dalla musica del proprio rione, e hanno percorso i quattro lati della piazza, festonata, ai balconi e alle pareti delle case circostanti, dei colori dei varî rioni.

Grandi grida inneggianti alla vittoria dei propri favoriti si sono levate al loro passaggio dalla folla, che lanciava incitamenti e fiori, seminando la pista di una subitanea vegetazione multicolore di magico e suggestivo effetto.

Quindi i primi due cocchi si sono allineati al traguardo, attendendo la mossa per la partenza, che, una volta avvenuta, ha sollevato incitamenti e clamori al passaggio dei focosi destrieri lanciati al galoppo dai loro valentissimi aurighi.

Dopo le due eliminatorie è giunto il momento più emozionante della gara, e cioè la corsa finale dei due vincitori parziali, che deve dare il

IL GUIDATORE DIMOSTRA MAESTRIA E AUDACIA NEL PIEGARE I CAVALLI ALLE SVOLTE.

I MAESTOSI BAI DEL COCCHIO BIANCO, RIMASTO PENULTIMO IN GARA, TAGLIANO IL TRAGUARDO.

vincitore del palio,
falsa partenza con va
gio di uno dei cocch
scita clamori assord
che non hanno fine se
quando i contendenti
nano a ripetere la m

Contrariamente
previsioni, il Cocchio
de mantiene per un b
giro la testa, soprav
zando il rivale di due l
ghezze; ma, a metà del
condo giro, il Cocchio R
so raggiunge il Cocc
Verde, gli si affianca,
per superarlo, lo supera
nalmente e giunge pri
alla mèta tra un cros
di applausi entusiast
che corona il successo
travolgente, emozionan
finale.

La festa termina con
nuova sfilata dei carri,
ordine di merito; nel n
stro caso, del rosso, d
verde, del bianco e dell'a
zurro, con il palio reca
dall' auriga del cocchi
vincitore, che lo svento
con giubilo in alto, me
tre si ripetono i battima

A sera, un banchett
popolare, in cui fa le sp
se per tutti il vitellino
latte portafortuna che
figurato nel corteo, radu
nel rione del cocchio vi
torioso tutti i componen
del partito, che nel Chian
ti rubizzo affogano la lo
incontenibile letizia,
neggiando alla second
vittoria che — a parer l
ro — certamente otterran
no anche nella corsa de
l'anno venturo.

Infatti, essendo la ri
sumazione pienament
riuscita, la « Corsa d
Cocchi » fa oramai par
delle manifestazioni del
« Primavera fiorentina »
si ripete il 21 aprile d
ogni anno.

ERMANNO BIAGI

(Fotografie dell'Autore)

AUTOMOBILISMO

che nonostante il nome modesto raccoglieva praticamente tutta la produzione motociclistica recentissima, nota in Italia.

Nel loro complesso, le due rassegne industriali hanno chiarito posizioni, idee, tendenze e programmi sull'attività motociclistica, che un così radicale sconvolgimento ha segnato da un anno a questa parte. E' noto infatti che, mentre il mercato automobilistico è da lunghi anni dominato dall'esclusiva produzione italiana, il regno dei centauri era in parte asservito ancora, sino a pochi mesi or sono, all'importazione straniera, specialmente inglese.

L'italianizzazione radicale e totalitaria di quest'industria, dove gli inglesi vantavano una specializzazione quasi semisecolare, è avvenuta nel modo più egregio, attraverso un duplice processo: l'evoluzione qualitativa dei migliori modelli delle vecchie Case italiane — già dedite alla costruzione in serie di tutti gli organi costitutivi della macchina — e la trasformazione da commercianti in piccoli industriali o in artigiani di tutti gli ex-importatori di macchine inglesi.

I primi hanno risposto alle sanzioni e alla chiusura delle frontiere presentando macchine sotto molti aspetti migliori non solo dei propri tipi precedenti, ma dei più celebrati esempi d'oltr'alpe. La moda internazionale sportiveggiante imponeva il telaio rigido, erroneamente giudicato più stabile alle alte velocità: conquistata l'indipendenza, le nostre Case han presentato, tutte quante, modelli di macchine a telai elastici (ruota posteriore molleggiata) che non solo si sono rivelati privi di difetti, ma più stabili, più sicuri, più adatti all'alta velocità che i telai classici. Questa tendenza va segnalata come il più interessante rilievo dei due Saloni: il telaio elastico ha improvvisamente ritrovato su larghissima scala i suoi cultori. Esso non persegue soltanto lo scopo di migliorare il conforto di marcia del motociclista (le buone strade odierne, le soffici selle, le grosse gomme e la posizione mediana di guida potrebbero anzi far ritenere superfluo il perfezionamento) ma anche e specialmente la sicura e costante aderenza della ruota motrice al terreno: prezioso elemento nelle frenate, nelle accelerate, nelle correzioni di sbandate su sfondo smosso.

Un costruttore milanese ha lanciato addirittura un tipo di sospensione elastica nel mozzo, applicabile ai tipi di telai rigidi normali.

Il razionale e pratico sistema di cambio di velocità in blocco col motore ha pure avuto incremento tra i nostri costruttori, spronati dalla difficile reperibilità dei vecchi cambi separati, d'origine straniera. La scomparsa di macchine inglesi velocissime appositamente allestite per corsa ha incoraggiato parecchi piccoli e medî industriali a ripresentare, evoluti e perfezionati, i loro tipi da turismo veloce, non in grado di competere coi primi, ma adattissimi a soddisfare le velleità del più esigente velocista dilettante. Insomma, sotto ogni aspetto la produzione italiana è risultata avvantaggiata dal regime sanzionistico: essa mai più temerà il confronto e la concorrenza di qualsiasi industria.

Il Salone di Ginevra.

Oltre al malinconico primato che le deriva dalla Società delle Nazioni, la regina del Lemano può vantare un primato meno noto e chiassoso, ma forse più serio: quello di ospitare ormai il più interessante Salone automobilistico del mondo.

Il Salone che si è conchiuso il 29 marzo scorso ha presentato ben 61 marche di vetture, di tutte le Nazioni produttrici: Italia, Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Germania, Austria, Cecoslovacchia. Come è noto, la Svizzera non possiede protezione doganale di un'industria che non ha, ed è quindi mercato aperto a tutte le fonti, ed ultima palestra di concorrenza tra le vetture americane e quelle europee. Allo stesso Salone di Parigi, l'industria americana non partecipa che in scala molto ridotta, e con l'assenza completa del folto gruppo della General Motors; anche l'industria tedesca preferisce, per ovvie ragioni di mercato, Ginevra a Parigi. Bisogna aggiungere che gli americani hanno ottenuto in Svizzera importanti facilitazioni per l'impianto di stabilimenti di montaggio: la General Motors ha recentemente aperto officine a Bienne: il gruppo Chrysler si è appoggiato agli stabilimenti di Arbon della Saurer; la Packard è riuscita ad acquistare diritto di cittadinanza elvetica, diventando la Swiss-Packard.

La completa aggiornata rassegna di tutti i nuovi modelli della produzione mondiale non ha però rivelato novità sensazionali o tendenze rivoluzionarie, tali non potendo ormai più classificarsi la sospensione a ruote indipendenti ch'è ritornata nelle simpatie degli stessi americani, i quali l'anno scorso avevano l'aria di ripudiarla, nè le carrozzerie audacemente aerodinamiche, nè il telaio a trave centrale unica o ad elementi tubolari. Le stesse tendenze eteroclite, quali la trazione anteriore, il motore Diesel veloce, le macchine da turismo sovralimentate, ecc., comparse su esemplari d'eccezione, erano state da noi già segnalate il mese scorso dopo il Salone di Berlino.

Anche nei prezzi, pare ultimata la corsa ai ribassi, e molte quotazioni si son mostrate sensibilmente più sostenute che l'anno scorso. Meno fermento del prevedibile si è notato nel campo delle piccole vetture, ad eccezione della nuova piccola Steyr 50, molto interessante.

Le nuove motociclette italiane.

Ad integrazione del Salone motociclistico italiano tenutosi a Milano in principio d'anno, si è chiusa a Torino nello scorso aprile la XI^a Fiera del Motociclo,

AI SOCI AUTOMOBILISTI

il Touring Club Italiano rilascia:

I DOCUMENTI DOGANALI DI TEMPORANEA IMPORTAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI. I « trittici » (valevoli per l'ingresso nel territorio di un solo Stato) e i « carnets de passages en douane » (per entrare in diversi Stati) esentano l'automobilista dall'obbligo di depositare presso gli Uffici Doganali esteri la somma corrispondente all'ammontare del dazio sull'autoveicolo. I « trittici » ed i « carnets » si possono ottenere presso la nostra Sede centrale, presso l'Ufficio del T. C. I. di Torino (via Carlo Alberto N. 45-47), presso gli Uffici C.I.T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Sanremo, Venezia, Verona, Zara, presso l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C.I.T.) di Trieste, presso gli Uffici dell'« Italia » Società di Navigazione, in Genova, presso l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia, presso la Società Trasporti F.lli Gondrand a Firenze, presso l'Agenzia Trasporti Giuseppe Fava ad Imperia, presso la The Anglo American Agency & Bank ad Alassio e presso l'Agenzia di Viaggi Ronchi a Como.

Per informazioni più particolareggiate i Soci si rivolgano alla Direzione del

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

Dal canto loro gli importatori di pezzi staccati hanno avviato la costruzione in Italia del rispettivo articolo: talvolta sul campione originale, più spesso su disegno proprio: carburatori, cambi di velocità, candele d'accensione, catene di trasmissione — gli organi tradizionalmente assenti sino a ieri dalla nostra industria specializzata e importati nella loro quasi totalità — sono ora prodotti in Italia con piena soddisfazione degli utenti.

Altra caratteristica emersa dai Saloni motociclistici del periodo sanzionistico è l'abbondanza di tricicli motofurgoncini e motocarri per trasporti industriali e consegne commerciali. Tutte le Case, si può dire, si sono dedicate con fervore a questo pratico veicolo, che ha superato da tempo la fase sperimentale e comincia a trovare anche da noi la diffusione di cui gode in molte città estere.

Questo breve panoramico sguardo all'attuale situazione motociclistica non sarebbe completo se tacessimo della vivace insistente campagna della stampa specializzata, intesa a ottenere nuovi sgravi burocratici-amministrativi-fiscali per l'istituenda categoria delle « moto-utilitarie » fino a 220 cm.^{3}, che dovrebbe sostituire l'antica fortunata categoria delle motoleggere. Si osserva che l'attuale equiparazione amministrativa di tutti i motocicli in un solo gruppo non ha giovato alle macchine di media e grossa cilindrata, mentre ha completamente soffocato lo sviluppo delle motoleggere.

Per le « utilitarie » si richiede il ripristino di una legislazione di favore, con la riduzione al minimo delle formalità per l'immatricolazione, la soppressione del collaudo, dell'iscrizione obbligatoria al Pubblico Registro Automobilistico, del libretto di circolazione, della targa e della tassa annuale di circolazione.

Conoscete questo « perchè »?

La chiacchierata divulgativa di questo mese, dedicata come sempre a un « perchè » da sviscerare, rappresenta non una spiegazione pura e semplice, con rigore aritmetico, di una ragione tecnica, ma l'esposizione di alcune opinioni e tendenze, non del tutto pacifiche tra i cultori d'automobilismo. Anche le discipline più rigide offrono di queste interpretazioni elastiche e personali.

Perchè si è generalizzato nella costruzione automobilistica il motore anteriore?

Un superficiale risponderebbe senz'altro: per tradizione, per abitudine, per analogia col traino animale delle antiche carrozze, rimaste come campioni delle prime automobili, per comodità dei comandi, per la razionale sistemazione dei radiatori. E crederebbe di aver fornite giustificazioni a iosa.

Ma a prescindere dai due ultimi argomenti, di carattere tecnico (dei quali sarà opportuna una breve analisi, prima di giurare sulla loro rilevanza) è facile obiettare che tutti gli argomenti tradizionali, abitudinari, analogici, quelli che si potrebbero definire come inerzia mentale dei progettisti, potevano valere per i primi anni di vita dell'automobile, al massimo per qualche decennio. Sarebbe però assurdo invocarli oggi, che il progresso ha rivoluzionato così profondamente tutta la tecnica, spazzando tutti i luoghi comuni più radicati. Non si è giunti addirittura a ripudiare, almeno parzialmente, per i nuovi sistemi di sospensione, anche le vecchie balestre su cui molleggiavano le diligenze dei nonni, che parevano — le balestre, non i nonni — caparbiamente immortali?

Non è dunque illogico supporre che, se la primitiva sistemazione del motore ha resistito a tanto fervore d'evo-

luzione, una qualche ragione tecnica seria sussista, tanto più che tale sistemazione non appare scevra, neppure al più affrettato sguardo, di inconvenienti non lievi, che devono certamente avere la loro contropartita per essere apparsi superabili.

Vediamoli dunque subito, questi inconvenienti.

Anzitutto il motore anteriore rappresenta un peso considerevole concentrato sulle ruote anteriori, tanto più che queste tendono ad arretrarsi verso il centro del telaio, per non dare alle vetture un passo troppo lungo che ne comprometterebbe la maneggevolezza, in vista anche della tendenza ad arretrare le ruote posteriori per migliorare il conforto dei passeggeri e togliere loro l'impressione di essere seduti su una graticola sobbalzante. Ora, il peso sulle ruote anteriori è favorevole alla stabilità della vettura sino ad un certo limite, all'incirca il 50 o 55 per 100: seguitando a caricare le prime e a scaricare le posteriori, nascono inconvenienti gravi, cominciando dall'insufficiente aderenza delle ruote motrici.

In secondo luogo, l'ingombro del cofano con tutte le appendici di un motore moderno porta il guidatore a sedersi molto indietro rispetto all'estremo filo anteriore della macchina, il che, specialmente nella circolazione urbana, compromette alquanto la necessaria buona visibilità e il senso d'immediata padronanza della vettura nelle manovre difficili, negli sbocchi a filo, ecc.

In terzo luogo, lascia esposto agli urti, nella posizione più pericolosa, proprio l'organo più delicato, più fragile e più costoso della vettura. Non che le gambe del guidatore, qualora prendessero il posto del motore sotto il cofano, siano meno delicate e importanti: ma con la metà dello spazio oggi sottratto dal motore si potrebbero installare, tra il paraurti ed i piedi del conducente, le ruote di scorta e una piccola bagagliera: sufficiente spazio di rispetto e di ammortamento di urti — unitamente alla facoltà retrattile propria degli organi umani in caso di pericolo — per ovviare alle peggiori conseguenze della quasi totalità dei disastri stradali.

Infine il motore anteriore è causa di surriscaldi e di cattivi odori per i passeggeri antistanti, inconvenienti eliminabili solo, e non integralmente, con complesse soluzioni di ventilazione, non prive a loro volta di altri difetti pratici. Evidentemente più facile è ovviare al difetto opposto: il freddo ai piedi proprio delle vetture a motore posteriore nelle giornate più rigide.

Questo il passivo. Quali ragioni militano dunque all'attivo?

La comodità di comandare direttamente, con trasmissioni più corte e con minor numero di rinvii, l'acceleratore, l'anticipo d'accensione e il cambio, nonchè gli eventuali correttori, dispositivi di partenza, ecc., è evidentemente una ragione troppo futile: nessun progettista si troverebbe imbarazzato a collegare coi pedali e le leve di comando questi organi, dovunque si trovassero.

L'altra ragione, della prossimità del radiatore al motore e dell'opportunità che il primo faccia da fendi-aria anteriore per la vettura, è debole anch'essa. Tanto che qualche vettura a motore anteriore ha il radiatore sotto il cofano o addirittura dietro il motore; altre, a motore e radiatore posteriori, vanno egregiamente; altre ancora, a motore posteriore, dimostrano che si può benissimo applicare il radiatore anteriormente, e prolungare le tubazioni. In ogni caso, il radiatore anteriore ha esso pure in contropartita l'inconveniente della fragilità e della facile vulnerabilità, tanto che si è dovuto difenderlo con la griglia parasassi.

La principale ragione per la quale non si è ancora scossa la tradizione del motore davanti, risiede dunque, secondo noi, in un elemento nel quale alcuni critici superficiali scorgono proprio un inconveniente del sistema: nell'albero di trasmissione per raggiungere l'opposta estremità della vettura.

Si è detto che la trazione anteriore col motore anteriore, o il motore posteriore con la trazione classica, permettendo l'abolizione dell'albero di trasmissione, contribuiscono all'economicità e all'alleggerimento della costruzione. Nulla di più semplicistico e più inesatto: tanto è vero che i pochi esemplari di vetture che impersonano le due tendenze hanno carattere assai macchinoso e costano sensibilmente di più delle vetture normali. L'installare in un gruppo solo motore-cambio-trasmissione-differenziale-giunti cardanici-semiassi-sospensione-ruote, crea, con la penuria di spazio propria delle moderne vetture, con la limitazione degli scartamenti, con la necessità di una forte freccia di molleggio alle ruote, richiesta dalla clientela d'oggi, un cumulo di difficoltà considerevolissimo. Occorrono accorgimenti, materiali, soluzioni speciali, alcune delle quali nulla più che di compromesso. Alle quali difficoltà, se il gruppo è anteriore, si aggiungono quelle della sterzata delle ruote motrici e della conservazione della velocità angolare sotto i diversi orientamenti direzionali; se il gruppo è posteriore, risorgono le già accennate piccole complicazioni di radiatore e di comandi, che, singolarmente minime, hanno tuttavia nel complesso il loro non del tutto trascurabile peso. In senso metaforico e in senso letterale: poichè l'eccesso di carico sul treno posteriore è altrettanto e più nocivo alla marcia che il sovracarico anteriore.

Nulla vi è di più semplice, invece, di più agevole a costruirsi a mettersi a punto e ad armonizzarsi con le altre necessità della vettura, che la trasmissione classica ad albero cardanico dal motore anteriore alle ruote posteriori. Essa ripartisce giudiziosamente carichi ed ingombri tra i due assi; agisce direttamente mediante l'albero motore senza bisogno di rinvii; dà libertà di movimento al progettista e accessibilità all'utente; tollera i dislivelli tra albero motore e asse delle ruote, rendendo trascurabile l'angolo sul cardano in ragione della lunghezza dell'albero trasmittente; ammette qualunque sistema di sostensione posteriore, e nel caso dei semi-assi oscillanti consente loro un maggior braccio di leva senza esagerare nelle carreggiate; è indifferente ad una costruzione particolarmente accurata e rigorosamente indeformabile del telaio e degli attacchi-motore, ad un meticoloso e sempre chimerico allineamento, ecc.

Per una volta tanto, insomma, la semplicità funzionale non s'identifica con la semplicità costruttiva: il sistema che ha un organo di più — un lungo apparato di trasmissione — è in realtà il più semplice, il più organico, il più sicuro.

Queste osservazioni, di semplice indagine sul perchè del perdurare della soluzione classica, non significano affatto un osanna alla bontà del sistema. Il semplice fatto, anzi, che abbiamo sentito il bisogno di giustificarlo come un fenomeno, dimostra che quanto meno una larga corrente di opinioni tende a considerare il sistema come sorpassato e in via di declino. Effettivamente, il passivo della soluzione, sopra ricordato, tiene da qualche anno in fermento i progettisti, egualmente tentati dal motore posteriore o dalla trazione anteriore.

Una quarta soluzione comincia tuttavia ad affacciarsi, che raccoglierebbe il buono delle due tendenze nuove e di quella classica: il motore posteriore e la trazione anteriore. Separando le due funzioni della produzione e della trasmissione del moto si eliminerebbero gli inconvenienti dei gruppi unici. Col motore posteriore si metterebbe a partito lo spazio delle lunghe code aerodinamiche odierne, senza sottrarlo in maneggevolezza e visibilità davanti alla vettura. Con la trazione anteriore si conquisterebbero i noti vantaggi della vettura tirata anzichè spinta.

Viene pure prospettata una quinta soluzione: motore piatto orizzontale nel mezzo (cosidetto motore a sogliola) e trasmissione integrale sulle quattro ruote.

Ma di questo passo si rischia di scivolare dal campo della tecnica in quello della fantasia: in ogni caso di uscir dal seminato. L'argomento dei sistemi di trazione eterogenei merita più che uno scampolo di colonna: ci riserviamo di parlarne in sede e modi opportuni.

CRISTOFORO.

Gli autoveicoli italiani iscritti al P. R. A.

La statistica degli autoveicoli italiani iscritti al P. R. A. alla vigilia delle sanzioni era la seguente: Autovetture private e pubbliche 231.091 - Autobus 9502 - Autocarri 105.134 - Rimorchi 18.437 - Motocicli 148.389 - Trattrici agricole 16.024 - Trattrici stradali 994 - Macchine stradali 121. In totale 579.642.

Cifra ragguardevole in linea assoluta, ma da interpretarsi, al solito, *cum granu salis* per dedurne la circolazione pratica effettiva. E' attendibile il calcolo che almeno un 10-12 % degli autoveicoli figuranti registrati al P. R. A. siano stati ritirati dalla circolazione per demolizioni, sinistri, invendibilità, fallimenti, ecc. (l'attuale Codice Stradale non prevede più sanzioni per chi omette la denuncia di ritiro dalla circolazione, precedentemente obbligatoria). Da questa cifra è ulteriormente a dedursi la percentuale di macchine efficienti, ma per le quali non è stato pagato il « bollo » di circolazione, percentuale che in tempi normali poteva stimarsi sul 10 % per le automobili, l'8 % sui motocicli e il 5 % per gli altri veicoli. Naturalmente questi dati sono suscettibili di notevoli spostamenti nelle attuali eccezionali circostanze.

La destra e i sensi unici.

Per la seconda volta in un anno, la Corte di Cassazione ha ricordato in una sua sentenza (Sez. IIIª, 6 dicembre 1935, ricorr. Mazzocolini) che l'obbligo per i veicoli di tenersi sulla destra della strada, va osservato anche nelle vie con circolazione a senso unico.

È diffusa purtroppo l'abitudine, in tali vie, di considerare tutta la larghezza della strada come facente parte della propria destra, in considerazione del fatto che non sono a temersi incroci con veicoli di opposta direzione. L'abitudine è specialmente radicata nelle vie percorse da binario tramviario sulla destra, il che obbliga i veicoli a sostare a sinistra.

L'ammonimento della Suprema Corte è giustificato dal fatto che, anche a prescindere dagli incontri frontali, la via a senso unico non esclude nè i superamenti, che devono potersi compiere come di solito sulla sinistra, nè gli incroci con vie trasversali, dove la precedenza di passo di cui all'art. 29 del Cod. Strad. è sempre subordinata alla pregiudiziale che il veicolo comparente dal ramo di destra del crocicchio tenga la destra propria, cioè offra all'altro veicolo, come spazio di visibilità e di manovra, buona parte della larghezza della via percorsa dal primo.

Ancora sulla Assicurazione R. C. in Danimarca.

Nel fascicolo del marzo 1935 comunicavamo ai nostri lettori che le Compagnie Italiane di Assicurazione « L'Assicuratrice Italiana » e « L'Anonima Infortuni » avendo stipulato una convenzione col « Danske for International Motorkjöretiöjsforsikring » erano autorizzate a emettere una speciale carta d'assicurazione, il possesso della quale esenta gli automobilisti stranieri circolanti temporaneamente in Danimarca dall'obbligo di stipulare una polizza R. C., obbligatoria in tale Paese.

La Società « Le Assicurazioni d'Italia » ci prega ora di comunicare, e noi aderiamo di buon grado, che avendo essa pure sottoscritto la convenzione col « Danske for International Motorkjöretiöjsforsikring » è egualmente ammessa al rilascio di detta carta.

Il numero dei motocicli in Europa.

Raccogliendo le notizie da varie fonti, la Rivista « Diritto Automobilistico », ha pubblicato i seguenti dati dei motocicli esistenti nei varî Paesi d'Europa al 1° gennaio 1936.

Paese	Motocicli	Paese	Motocicli
Albania	20	Jugoslavia	2.850
Austria	56.000	Lettonia	1.800
Azzorre (Isole)	115	Lituania	1.250
Belgio	65.000	Lussemburgo	3.500
Bulgaria	560	Malta	560
Cecoslovacchia	44.000	Monaco	260
Danimarca	26.500	Norvegia	7.500
Danzica	2.200	Olanda	47.500
Estonia	1.200	Polonia	8.800
Finlandia	5.500	Portogallo	3.200
Francia	569.700	Romania	2.200
Germania	1.053.556	Russia	8.000
Gibilterra	1.075	S. Marino (Rep.)	115
Gran Bretagna	600.000	Spagna	14.000
Grecia	550	Svezia	46.000
Irlanda del Nord	5.100	Svizzera	35.000
Irlanda (Stato Libero)	4.100	Ungheria	9.500
Islanda	150	Vaticano (Città)	10
Italia	145.000		

Estensione del P. R. A. alla Somalia.

Con R. D. L. 19 dicembre 1935, N. 2538, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'11 marzo 1936, N. 59, sono stati estesi alla Somalia il R. Decreto-legge 15 marzo 1927, N. 436, e il R. Decreto-legge 29 luglio 1927, N. 1814.

Le attribuzioni di cui ai predetti Regi Decreti, affidate nel Regno alle Sedi Provinciali del Reale Automobile Club d'Italia, sono esercitate in Somalia, per tutto il territorio della Colonia, dalla Sede di Mogadiscio del Reale Automobile Club d'Italia. Le facoltà conferite dai Regi Decreti sopracitati ai Ministri ed ai Prefetti sono esercitate in Somalia rispettivamente dal Ministro per le Colonie e dal Governatore.

Alle altre autorità ed uffici del Regno devono in[...] dersi sostituite le autorità e gli uffici corrisponden[...] equiparati della Colonia. Nei trasferimenti di autove[...] dal Regno in Colonia e viceversa e fra la Somalia ed [...] Colonie, si seguono le norme ed i procedimenti stabi[...] per i trasferimenti dall'una all'altra provincia del Re[...]

I fari a luce gialla.

Malgrado le convenzioni internazionali tendenti [...] assicurare all'automobile un equipaggiamento unifor[...] in fatto di accessori regolamentari, la materia dei [...] seguita a dar luogo alle più disparate decisioni dei [...] goli legislatori.

Abbiamo recentemente accennato alla disordinata [...] incerta disciplina di questa materia nella legge italia[...] Comunque, allo stato attuale, pare pacifico che escl[...] sivamente la luce bianca va considerata regolamenta[...] e che le luci colorate sono bandite dalla nostra legge.

La Svizzera invece, che aveva dato l'esempio dell'ob[...] bligatorietà della luce bianca, è tornata a facoltizza[...] l'impiego delle luci colorate, e in Francia si è giun[...] addirittura al criterio opposto al nostro, cioè a prescri[...] vere obbligatoriamente la luce a prevalenza di emissio[...] della parte gialla dello spettro, per tutti i fari di auto[...] mobile. Si è riscontrato insomma, finalmente, che ment[...] la luce bianco-gialla, o giallognola, non offre alcun in[...] conveniente pratico che giustifichi un divieto di legge[...] presenta per contro la preziosa proprietà, certamente in[...] teressante ai fini della sicurezza pubblica, di migliora[...] la visibilità attraverso la nebbia, la foschia, la polver[...]

Ci auguriamo che tutta la materia dei fari venga rive[...] duta secondo un uniforme criterio internazionale, ch[...] tenga conto di questa proprietà, del resto nota e sfrut[...] tata, sia pure contro il letterale disposto della legge[...] da tutti gli automobilisti assidui del turismo invernale[...]

Il XIII Annuale della Regia Aeronautica.

Il 28 marzo Anno XIV, la Regia Aeronautica ha festeggiato il XIII Annuale della sua fondazione.

Nella rinnovata sua potenza — chè l'Aviazione dell'anno XIV rappresenta in Italia e nei territori dell'Africa Settentrionale e Orientale un complesso veramente formidabile di velivoli e di armi modernissimi — la forte armata aerea dell'Italia fascista in questo periodo di tormentata vita dei popoli ha festeggiato il suo annuale con uno schieramento imponente di una massa dei suoi più potenti apparecchi da bombardamento adunati in Roma nell'Aeroporto del Littorio.

Mentre i reparti coloniali ininterrottamente dominano i territori etiopici e gareggiano in ardimento con le unità di terra, l'aviazione metropolitana si appresta ad ogni cimento, pronta sempre nella sua complessa attrezzatura agli ordini dei Capi. I centoventi Savoia Marchetti S. 81 adunati al Littorio rappresentavano il complesso di cinque stormi da bombardamento — parte, non il tutto — della sua armata aerea. Una sola bordata di questa massa offensiva può — come opportunamente ha fatto rilevare il Sottosegretario per la Aeronautica — rovesciare 150.000 chilogrammi di esplosivo.

Con simili apparecchi e con quelli che l'industria costruisce con ritmo febbrile, l'ala italiana capace ormai di dominare tutto il Mediterraneo e di difendere, in profondità, tutti i confini della Patria, ha realizzato pienamente il monito del Regime fascista: « Guardare lontano, verso le più alte méte, per non essere sorpresi dagli avvenimenti e mantenere l'ambìto primato ».

Ali italiane nei cieli del mondo.

La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (S.A.B.E.N.A.) ha deciso di sostituire a partire dal 1° luglio p. v. i « Fokker VII » della linea Belgio-Congo con dei trimotori « Savoia 73 » acquistati parte presso la Società Idrovolanti Alta Italia di Sesto Calende e parte costruiti su licenza dalla Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique. Gli apparecchi sono stati sistemati per il trasporto di 10 passeggeri e 4 persone di equipaggio. La durata del viaggio sarà ridotta da una settimana a cinque giorni.

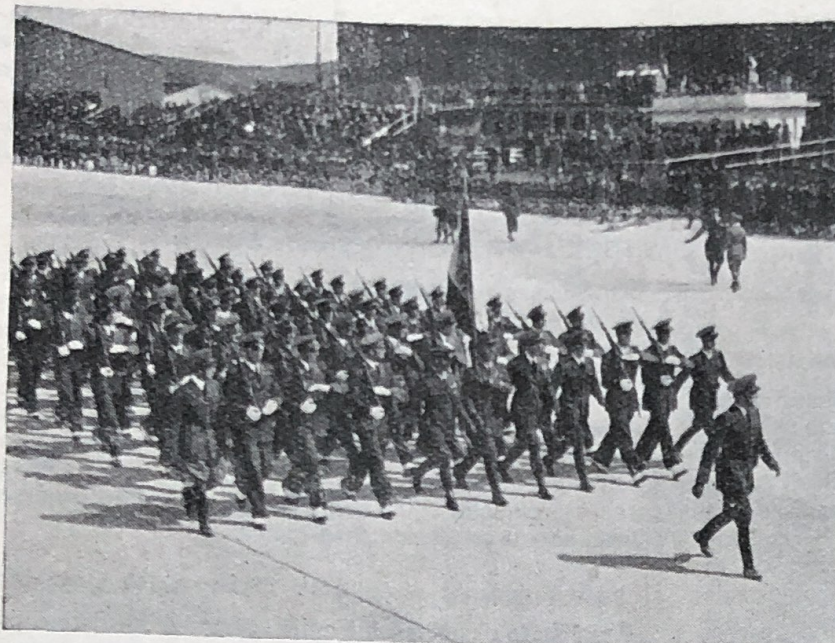
Il nuovo grande aeroporto civile della Capitale.

Nello stato di previsione delle spese del Ministero per l'Aeronautica, per il prossimo esercizio finanziario è annunciata la creazione di un nuovo aeroporto destinato a convogliare tutto il traffico aereo civile della Capitale.

La nuova base aerea civile sorgerà a valle di Roma, presso il Tevere, in località Magliana.

Nuovi aeroporti aperti al traffico civile in Somalia.

All'elenco degli aeroporti doganali, sono aggiunti i seguenti:

1. *Gobuen* (Somalia), Ufficio doganale di Gobuen;
2. *Dusa Mareb* (Somalia), Ufficio doganale di Dusa Mareb;

PASSA LA BANDIERA DELLA R. AERONAUTICA
SCORTATA DA UN REPARTO DI ALLIEVI DELLA REGIA ACCADEMIA AERONAUTICA.

3. *Bender Cassim* (Somalia), Ufficio doganale di Bender Cassim.

L'approdo nell'aeroporto di Mogadiscio (Hamar Giageb) è consentito solo agli aeromobili adibiti a regolare servizio di linea, previa autorizzazione del Governo della Somalia.

All'elenco degli aeroporti non doganali aperti al traffico aereo civile, sono aggiunti i seguenti: *Vittorio d'Africa* (Somalia); *Itala* (id.); *Obbia* (id.); *Eil* (id.); *El Bur* (id.).

Il motoveleggiatore sperimentale « S. S. 2 ».

Su progetti dell'Ing. Stefanutti è stato costruito a Guidonia un nuovo motoveleggiatore sperimentale, denominato « S. S. 2 ».

L'apparecchio è costruito interamente in legno. L'ala è costituita da un piano centrale e da due semiali. Sulle semiali sono montati due timoni di direzione con movimento collegato. Uno speciale dispositivo permette l'orientamento contrario dei due timoni, che mantengono però la loro manovrabilità in concordanza, in modo da realizzare un freno aerodinamico atto a ridurre lo spazio di atterraggio. Al piano centrale sono fissati i due semi-carrelli, del tipo a sbalzo.

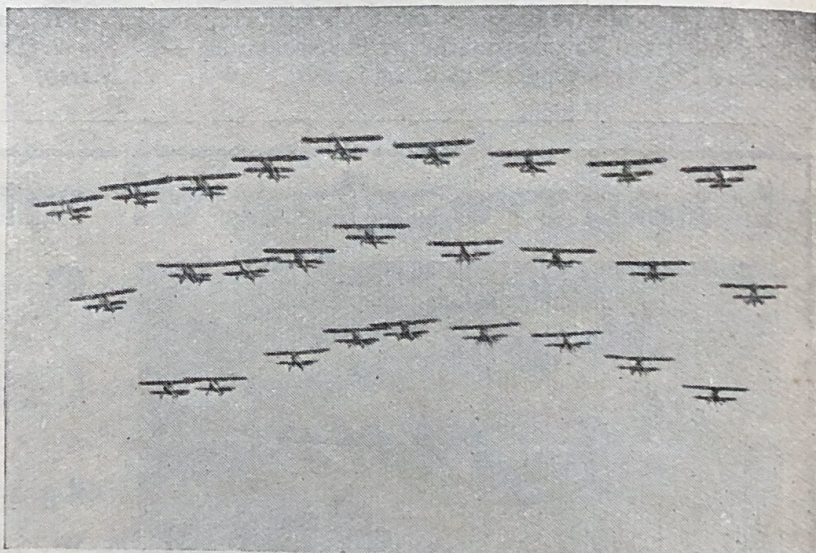
Il motore — a due tempi, capace di sviluppare 17 CV a 2700 giri — è montato elasticamente sopra un castello in tubi di acciaio il quale a sua volta è fissato con sospensione elastica ad una ordinata di forza posta in corrispondenza del longherone poppiero.

Completa il treno di atterraggio una terza ruota di prua, sistemata sotto al piano fisso. Questa ruota, orientabile con la pedaliera, rende facilissima la manovra anche a terra ove l'apparecchio può evoluire come un triciclo.

Caratteristiche:

apertura alare	m.	15,82
lunghezza	»	6,11
altezza massima	»	1,80
superficie alare	mq.	20,14
peso a vuoto	kg.	220 —
peso totale	»	330 —
velocità massima	km./h.	95 —
velocità atterraggio	»	45 —

Apparecchio leggero « Canard ».

L'ingegnere francese Léon Claude ha studiato e realizzato un nuovo apparecchio — di concezioni aerodinamiche del tutto nuove — che, durante le prove ufficiali eseguite con modello ridotto alle Soffierie del Servizio Tecnico dell'Aeronautica francese, ha dato buoni risultati.

FORMAZIONI IN COLONNA DI CUNEI DEI MODERNISSIMI CACCIA FIAT « CR. 32 ».

L'apparecchio, denominato « Canard » è, in qualche modo, un'ala volante a fessura, di debole allungamento, ma con la particolarità che l'aletta anteriore è coniugata differenzialmente con gli alettoni posteriori.

L'interesse di questa nuova formula risiede: 1) nella possibilità di volo a grandi angoli d'attacco; 2) nella discesa paracadutale, ottenuta mediante il puntamento massimo positivo dell'aletta anteriore e negativo degli alettoni posteriori. La discesa paracadutale del « Canard » è dovuta ad un aumento dello strascico ed anche ad uno spostamento verso l'avanti del centro di spinta, sotto l'influenza del puntamento dei timoni; il centraggio diventa così più arretrato in rapporto alla risultante aerodinamica, cosa che fa impennare l'apparecchio sulla sua traiettoria ad arco e conseguentemente gli permette di discendere a piatto.

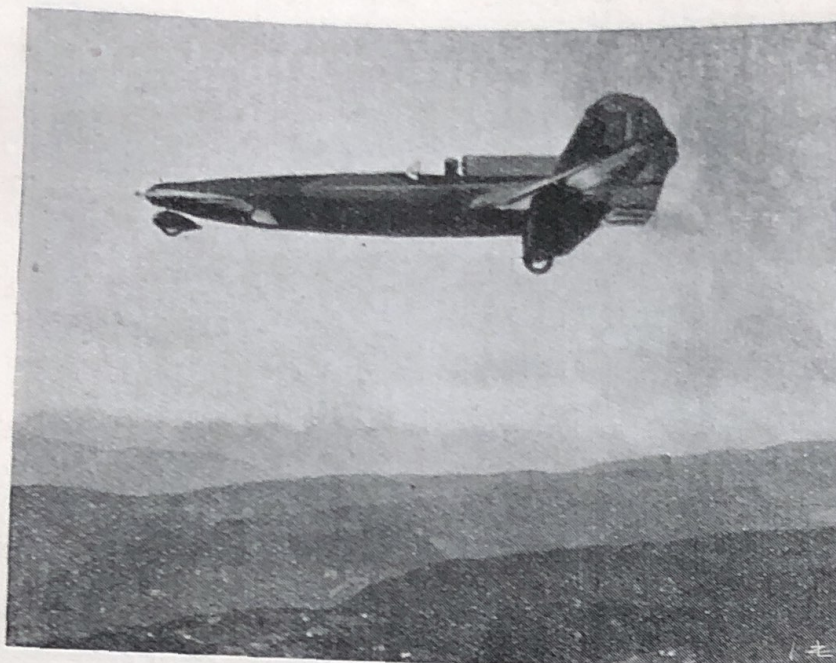
I PODEROSI TRIMOTORI DA BOMBARDAMENTO « S. 81 » ALLINEATI ALL'AEROPORTO DEL LITTORIO PER IL XIII ANNUALE DELLA R. AERONAUTICA.

In seguito ai risultati di laboratorio ed all'interessamento dato dal Servizio Tecnico dell'Aeronautica francese al nuovo apparecchio, il Claude ha studiato un piccolo biposto del quale ecco una breve descrizione. *Velatura:* in legno, lungherone cassone principale, piccolo lungherone posteriore, rivestimenti in compensato; ala posteriore con estremità ripiegabili. *Fusoliera:* interamente in legno, con 4 lungheroni di angolo e quadri trasversali. Due posti affiancati. *Carrello d'atterraggio:* tre ruote: una avanti, due indietro, montate ognuna all'estremità di un piede elastico.

Caratteristiche:

apertura ali	m.	7 —
apert. ali ripiegate	»	3,80
lunghezza totale	»	4,30
altezza	»	1,80
superficie portante totale ..	mq.	14 —
potenza: un motore da	CV.	40
peso a vuoto ..	kg.	183 —
peso totale	»	410 —

Dati di volo (teorici)

velocità massima	km./h.	175 —
velocità crociera	»	160 —
velocità atterraggio	»	51 —
quota tangenza teorica	m.	4000 —
autonomia	km.	850 —

IL MOTOVELEGGIATORE « S. S. 2 » PROGETTATO DALL'ING. STEFANUTTI.

Nuovo dispositivo automatico per paracadute.

I costruttori russi Titoff e Kolokoline hanno creato un dispositivo automatico per paracadute. Nel centro del nuovo dispositivo — posto in una piccola scatola il cui aspetto esterno somiglia a quello di una sveglia tascabile — si trova una sfera a secondi. L'apparato si fissa all'esterno del sacco del paracadute ed è collegato al cavo e all'anello di apertura. Il paracadute può aprirsi in un intervallo di tempo da 5 a 25 secondi di caduta libera, a seconda della regolazione di una sfera. È previsto anche un anello di sicurezza per il comando a mano.

Per l'incremento dell'aviazione da turismo in Francia.

Il Ministero dell'Aria francese ha ripartito come segue i crediti di 6 milioni di franchi stanziati per l'aviazione da turismo:

2 milioni per l'ordinazione di apparecchi leggeri in serie, che saranno ceduti agli Aero Clubs a condizioni eccezionali;

2 milioni per premi di acquisto di apparecchi da turismo;

1 milione per premi di acquisto di apparecchi leggeri;

1 milione per 2000 premi di 500 franchi, come compenso tassa sul carburante, per brevetto di I° grado, senza limite di età.

Sono stati inoltre stabiliti 300 premi di 900 franchi per brevetto di I° grado, preso da giovani d'ambo i sessi di età fra i 18 e 26 anni.

L'aviazione civile in Irlanda.

Per la prima volta dalla proclamazione dello Stato libero d'Irlanda, avvenuta 14 anni fa, il Governo, nel 1935, ha dimostrato un reale interesse per l'aviazione civile.

Infatti l'anno scorso il Dipartimento dell'Industria e Commercio ha elaborato la istituzione di un'aviolinea fra la Gran Bretagna e lo Stato libero d'Irlanda. Nel novembre fu poi annunciato che due aviolinee sarebbero state inaugurate nel 1936 fra Dublino e Bristol e fra Dublino e Liverpool. I due servizi verrebbero gestiti in collaborazione con un Comitato irlandese dell'Olley Air Service. Sono state inoltre votate 3500 sterline per una stazione Marconi nell'aerodromo di Baldonnel.

La Compagnia irlandese diverrà sussidiaria di una Compagnia britannica di trasporti aerei, la quale avrà così l'onere di finanziarla.

Servizi aerei transatlantici.

Accordi di massima sono stati definitivamente raggiunti tra gli Stati Uniti singolarmente con la Gran Bretagna, la Germania e la Francia per il futuro esercizio dei servizi aerei transatlantici. Detti accordi si riferiscono all'assistenza meteorologica, la reciprocità dei servizi, i carichi postali e il controllo tecnico. Le rotte che verrebbero seguite sarebbero tre, a seconda delle stagioni, e precisamente: quella settentrionale subartica, quella Terranova-Irlanda e quella meridionale per le Azzorre.

I servizi aerei in Cina.

La Compagnia di navigazione aerea « Eurasia », seguendo le istruzioni del Ministero delle Comunicazioni cinese, prosegue i suoi preparativi per l'inaugurazione

— prevista per la prossima estate — dell'aviolinea che dovrà collegare Sian a Chengtu.

Per assicurare lo sviluppo dei servizi aerei della Compagnia, il Ministero ha concluso con i suoi dirigenti tedeschi un accordo secondo il quale il capitale deve essere aumentato da 5 a 7,5 milioni di dollari.

16.000 chilometri in treno aereo.

Parecchi giovani piloti dell'aviazione civile sovietica si preparano a compiere un viaggio transiberiano in treno aereo. La distanza dell'itinerario previsto, Mosca-Khabarovsk-Mosca, è di 16.000 chilometri.

Questo viaggio servirà a mostrare se i giovani piloti dell'aviazione commerciale sono sufficientemente addestrati alle crociere su lunghe distanze in condizioni meteorologiche sfavorevoli.

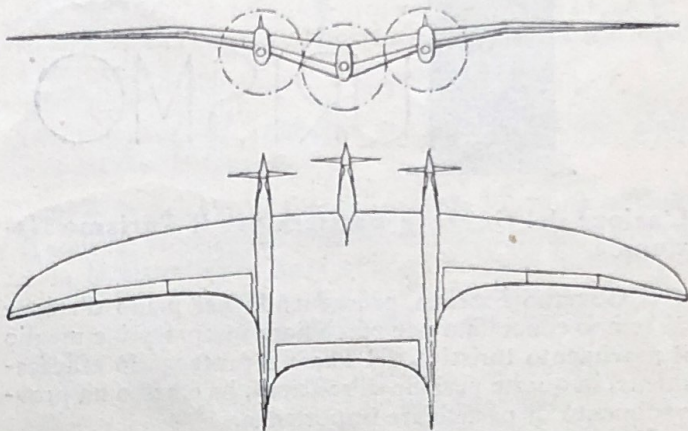
Il treno aereo sarà composto di un apparecchio che rimorchierà un aeroveliero biposto. Questo aeroveliero, che ha un'apertura alare di m. 18, sarà equipaggiato in modo che i piloti, muniti di combinazioni riscaldate elettricamente, possano sopportare i rigori dell'inverno in Siberia. L'aeroveliero e l'aeroplano rimorchiatore saranno collegati a mezzo di telefono.

Nuovo collegamento aereo Londra-Svezia.

Nel febbraio scorso ha avuto inizio il nuovo servizio aereo Londra-Malmö, via Amsterdam-Amburgo-Copenaghen. Il collegamento è effettuato per mezzo di moderni velivoli che sviluppano una velocità di 140 miglia orarie, muniti di pilota automatico, strumenti per il volo alla cieca, elica a passo variabile e di uno speciale dispositivo per lo scioglimento del ghiaccio sulle ali.

Nella prossima estate avrà inizio, sullo stesso percorso, anche un servizio notturno.

Il nuovo « Aeroplano-Ala » francese.

La fotografia mostra i piani di costruzione di un nuovo apparecchio denominato « aeroplano-ala », ideato dall'ing. Charpentier. Questo apparecchio, di concezioni aerodinamiche completamente originali, è equipaggiato

con tre motori da 220 CV a compressore, e si calcola possa dare una velocità oraria di crociera di 420-460 chilometri-ora con una velocità di atterraggio appena superiore ai 100 chilometri-orari.

Accordo aereo Italo-Olandese.

E' stato recentemente approvato il testo dell'accordo stipulato fra l'Italia e l'Olanda per la istituzione di una linea di navigazione aerea tra Milano ed Amsterdam.

L'accordo è stato basato sul principio della più stretta reciprocità. I servizi saranno gestiti da una Compagnia italiana e da una olandese che si alterneranno i viaggi.

L'azione del Governo Fascista per il Turismo Nazionale.

Il Governo Fascista, proseguendo nel piano d'azione da tempo concretato per potenziare sempre più e meglio il movimento turistico del Paese e proteggerlo efficacemente, in questo periodo di sanzioni, ha emesso un provvedimento di particolare importanza.

Si tratta del R. D. L. 20 marzo 1936-XIV, n. 410, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 detto mese. A norma di tale Decreto, l'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero è autorizzato ad istituire uno speciale servizio che consentirà a banche, organizzazioni turistiche, agenzie di viaggio, uffici di società di navigazione ed altri enti similari, di disporre pagamenti in lire dall'estero su piazze del Regno, delle Colonie e dei Possedimenti italiani, mediante emissione degli *assegni bancari turistici* «non trasferibili», tratti sull'Istituto medesimo e pagabili presso gli sportelli da esso designati, oppure mediante emissione di lettere di credito o d'ordini di pagamento per rimborsi di spese inerenti a servizi turistici, a carico dei loro corrispondenti in Italia, nelle Colonie e nei Possedimenti italiani, i quali saranno rimborsati dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero. I pagamenti in lire non potranno essere disposti se non previo versamento del controvalore in divise estere, da conteggiarsi ai prezzi che saranno fissati di volta in volta dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, dietro approvazione del Ministro per le Finanze.

Gli assegni turistici e le lettere di credito potranno essere emessi a favore di chiunque, italiano o straniero, risieda stabilmente all'estero, e si rechi temporaneamente in Italia, nelle Colonie e nei Possedimenti italiani, a scopo turistico.

Nell'eventualità di una mancata loro utilizzazione parziale o totale, essi dovranno essere realizzati presso le Casse degli enti e delle organizzazioni che li hanno emessi, riscuotendone il controvalore in divise estere ai prezzi come sopra fissati.

È quindi consentita la riesportazione degli assegni turistici e delle lettere di credito non utilizzati, restando però vietato ai beneficiari di detti titoli di credito di esportare contanti in lire, non utilizzati.

Con successivo comunicato è stata data notizia che, in attesa dell'istituzione degli assegni turistici, l'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero ha stabilito di autorizzare alcune banche e uffici turistici dell'estero a emettere sui loro consueti corrispondenti d'Italia, Colonie e Possedimenti le *lettere di credito turistiche* sopramenzionate, in lire italiane, da vendere sempre contro divisa estera liberamente trasferibile al prezzo che fisserà lo stesso Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, in base alla valutazione suddetta.

L' E.N.I.T. e la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo potranno autorizzare i venditori dei proprî «buoni turistici» (d'albergo e di benzina) a vendere tali buoni allo stesso prezzo stabilito dall'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero per la vendita delle lettere di credito turistiche purchè, ben inteso, la vendita venga fatta a stranieri o italiani stabilmente residenti all'estero e contro divisa estera liberamente trasferibile.

L'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero autorizza inoltre determinate banche e organizzazioni turistiche estere a disporre — alle stesse condizioni stabilite per le lettere di credito turistiche — il pagamento in lire italiane a favore di organizzazioni turistiche per i rimborsi di buoni relativi a spese di servizi turistici e di buoni di viaggio a forfait.

Le lettere di credito turistiche saranno emesse per importo non superiore a lire 250 per ogni giorno di presunta permanenza in Italia o Colonie e Possedimenti italiani dichiarata dal turista. Però nel caso in cui il turista risulti già fornito di buoni turistici (buoni di albergo, buoni di benzina, ecc.) il limite sarà ridotto a lire 150 il giorno per ogni persona.

Gli importi delle lettere di credito turistiche potranno essere utilizzati unicamente in Italia o Colonie e Possedimenti italiani per sola spesa di soggiorno e viaggio nell'interno del Regno d'Italia o Colonie e Possedimenti italiani e per piccoli acquisti di oggetti di uso personale. È consentita la riesportazione di lettere di credito turistiche non utilizzate interamente in Italia, che dovranno essere presentate ai rispettivi Istituti esteri emittenti per la riscossione del saldo non utilizzato. Non è invece consentito al turista di esportare all'estero l'im-

porto in lire (contante o titoli di credito) non utilizzato in Italia.

A mettere in degno risalto i compiti che il provvedimento si propone ed i vantaggi che esso non mancherà di apportare, nulla giova meglio — crediamo — della Relazione che l'On. Alfredo Giarratana, competente quanto appassionato studioso dei problemi turistici, ha steso per conto della Giunta Generale del Bilancio e che accompagna la presentazione del Decreto alla Camera dei Deputati per la sua conversione in legge.

Stralciamo dalla Relazione stessa: « Il provvedimento in esame ha tradotto in realtà una delle proposte affacciate in sede corporativa, sviluppate in seno al Comitato tecnico, e concretata in forma legislativa dai Ministeri competenti, con estrema sollecitudine. A parere nostro, e siamo sicuri di avere consenziente la Camera, si tratta di una iniziativa della cui efficacia non si può dubitare, perchè si rivolge direttamente ed essenzialmente alla clientela straniera, cioè al vero movimento turistico; giova inoltre a quella categoria di alberghi che più hanno sentito le conseguenze del momento, le quali non saranno superate tanto facilmente. Con la « lettera di credito turistico » la quale verrà trasformata in un vero « assegno » in sostanza si viene a completare il sistema dei buoni di albergo, buoni di viaggio, buoni di benzina ».

E più avanti: « Naturalmente, il risultato del provvedimento non è subito scontabile nelle previsioni. Il movimento turistico ha un suo lato pratico che si esaurisce nelle facilitazioni concesse, ma ha inoltre un riguardo di ordine psicologico che non è facile affrontare, anche se la Direzione del Turismo presso il Ministero Stampa e Propaganda si vale di mezzi ogni giorno più originali ed efficaci per svegliare e stimolare la curiosità degli stranieri, per far comprendere, contro l'altrui perfida e interessata propaganda, che l'Italia offre oggi il più tranquillo e comodo soggiorno, lo spettacolo più interessante di attività in ogni campo: tecnico, morale, artistico, culturale. A quest'azione di richiamo occorre il suggello di una testimonianza che si vuol creare e facilitare. Devono essere gli stessi forestieri a farsi propagandisti per un soggiorno in Italia, ed ecco perchè l' « assegno di credito turistico » è un invito fruttuoso per chi ne userà, e in definitiva anche per l'industria alberghiera, alla quale è destinato ».

Limitazione di transito su alcune strade della Provincia di Como.

E' noto come su alcune strade della Provincia di Como il transito si svolge in condizioni singolarmente difficili, data la ristrettezza della sezione di esse, le molteplici curve che si susseguono con visuale molto angusta, e l'intensissimo traffico costituito in gran parte di autovetture da turismo e straniere.

Così stando le cose, in moltissimi punti delle strade stesse è difficilissimo, per non dire impossibile, durante le ore diurne, nelle quali il passaggio è più intenso, l'incrocio di grossi autocarri con rimorchio, ciò che causerebbe un sicuro ingorgo e il conseguente arresto di ogni traffico.

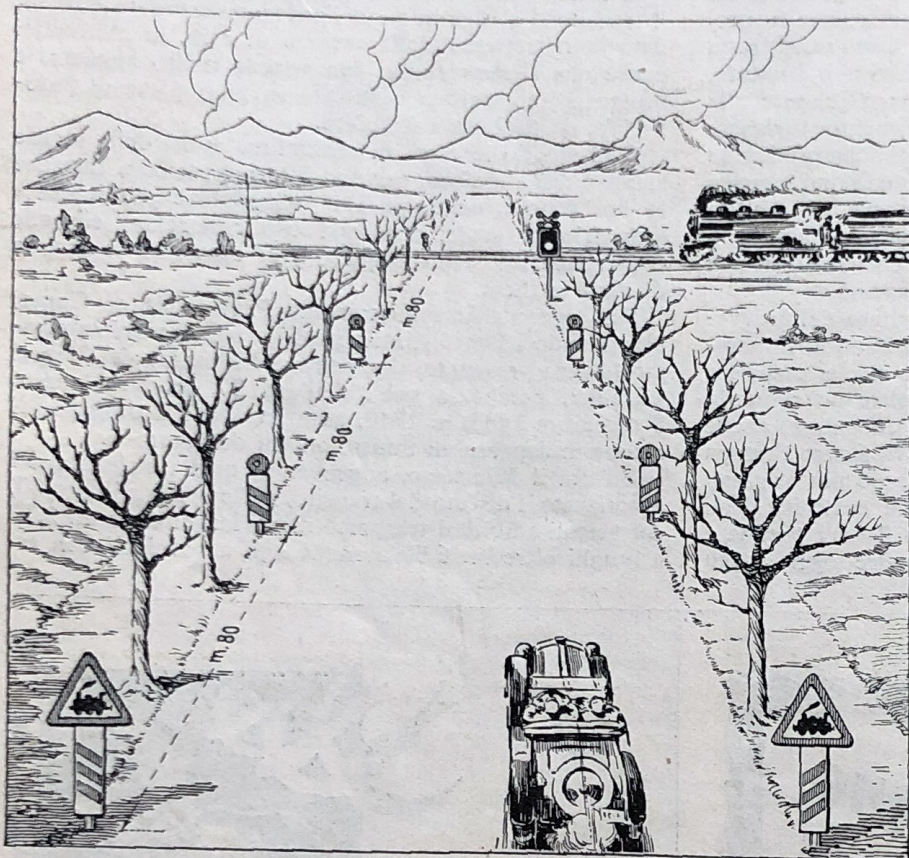
Per questo l'Amministrazione Provinciale di Como, accogliendo i fervidissimi voti delle popolazioni interessate, aveva presentato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè, a sensi dell'art. 37 del R. Decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, autorizzasse l'attuazione di alcune indispensabili limitazioni su dette strade.

Ed ora il Ministero, approvando quella richiesta, ha autorizzato il divieto del transito, dalle ore 6 alle ore 20, dei veicoli adibiti al trasporto merci larghi oltre m. 2,10 e lunghi oltre m. 6,50, nonchè agli autoveicoli con ri-

morchio, lungo la strada provinciale della Vallassina Superiore, da Erba, località Malpensata, a Bellagio, lungo la strada provinciale Regina, dal principio dell'abitato di Cernobbio alla Vedescia oltre il ponte sul Mera, nonchè lungo le strade consortili Como-Bellagio e Lecco-Bellagio.

Tale divieto di transito è entrato in vigore col 20 aprile.

Nuove segnalazioni dei passaggi a livello incustoditi in Germania.

Il Ministero delle Comunicazioni del Reich, con recente ordinanza, ha stabilito di intensificare le segnalazioni dei passaggi a livello, limitatamente, per ora, agli incroci delle ferrovie con le strade statali, ed in aggiunta, naturalmente, ai segnali prescritti dalle convenzioni internazionali, i quali saranno collocati tanto sulla destra che sulla sinistra della strada.

IL PROGRESSIVO SUCCEDERSI DEI SEGNALI VERSO IL PASSAGGIO A LIVELLO INCUSTODITO.

Sui due lati saranno pure disposti, come si vede nello schizzo qui riportato, tre segnali, costituiti da superficie rettangolari bianche, dell'altezza di un metro circa e della larghezza di cm. 30, munite di larghe strisce trasversali rosse, le quali, per mezzo di apparecchi rifrangenti, sono visibili anche di notte. Tali strisce hanno lo scopo di indicare col loro numero la distanza dal passaggio a livello: il segnale con *tre* strisce e col cartello internazionale è collocato alla distanza di circa 240 metri; quello con *due* strisce, alla distanza di 160 metri; quello con *una*, alla distanza di 80 metri.

Il Governo del Reich studia altresì la possibilità di impiegare ai passaggi a livello incustoditi le cosiddette « luci avvertitrici ». Su una palina dell'altezza di 2 metri circa, collocata presso il passaggio della linea ferroviaria, un faro a eclisse dà luce intermittente bianca quando il passaggio è libero, e luce intermittente rossa, a intervalli più brevi, quando sta per transitare un convoglio.

L'Autostrada dell'Arlberg libera al transito.

L'Ente per il Turismo del Vorarlberg ci comunica che l'autostrada alpina dell'Arlberg è già libera al transito; raccomanda però, almeno per il momento, di premunirsi ancora di catena.

Quale somma può il turista importare dall'Italia in Germania?

In seguito alle recenti disposizioni delle Autorità italiane, il viaggiatore che dal Regno si rechi in Germania può portare con sè fino a 2500 lire. Questo importo totale dovrà essere costituito così: divise o marchi registrati per 2000 lire, e le rimanenti 500 in biglietti da 50 e da 100 lire.

Un Ufficio Nazionale del Turismo in Albania.

Il Governo Albanese ha recentemente deliberato la costituzione di un Ufficio Nazionale del Turismo posto sotto la presidenza del Ministro dell'Interno.

Nella Circolare nella quale si dà annuncio dell'avvenuta costituzione dell'Ufficio, il Ministro dell'Interno così illustra i compiti che esso si propone: «...è incaricato di assicurare nell'interno del Paese il collegamento tra tutti i gruppi e gli elementi interessati al turismo, di incoraggiare i loro sforzi e di appoggiarli con tutti i suoi mezzi. Nello stesso tempo l'Ufficio è tenuto a provocare le iniziative amministrative e legislative nell'intento di migliorare in Albania le condizioni di sviluppo del turismo; contribuirà a mettere in valore le ricchezze naturali e storiche dell'Albania; seguirà molto da vicino e incoraggerà lo sviluppo dell'industria alberghiera attualmente in condizioni poco favorevoli ».

Al nuovo organismo, che è chiamato a rispondere a funzioni così importanti nel quadro dell'economia albanese, i nostri auguri migliori per il successo delle sue iniziative.

L'automobile a molla.

Pare che qualche costruttore giapponese, non si sa se di automobili o di... serpenti di mare, intervistato da un redattore di giornale europeo abbia annunciata la comparsa di una sua vetturetta utilitaria, caricabile a molla.

I commentatori della notizia hanno lavorato di fantasia, scorgendo addirittura un toccasana per la circolazione utilitaria urbana: un veicolo destinato a immensa diffusione per la sua economicità. Ed anche chi ha intravveduto i due punti sostanziali del problema — il raggio di autonomia del veicolo e l'energia per la carica della molla — si è mostrato fiducioso che le inesauribili risorse della moderna metallurgia permettano molle abbastanza elastiche e abbastanza resistenti per accumulare una quantità di energia considerevole, fornita da un motorino elettrico installato in ogni rimessa, il quale durante la notte caricherebbe la molla.

In altri termini, anche questo veicolo, come l'automobile a idrogeno di cui parlammo in questa Rivista, altro non costituirebbe che un sistema per accumulare l'energia elettrica di supero e sfruttarla per la trazione.

E' facile convincersi come tutto questo roseo programma sia privo d'ogni possibile fondamento, e come l'ideatore dell'automobile a molla, nei suoi calcoli — posto che dei calcoli in materia siano stati fatti... — abbia errato non di uno, ma di due zeri. Discorrendo di questa nuova chimera dell'autolocomozione, la rivista *L'Auto Italiana* dimostra che, anche accordando alla moderna tecnica degli acciai un nuovo progresso qualitativo, una vetturetta di questo genere, di mole e peso ordinari, non potrebbe mai avere un raggio di autonomia superiore ad... 1 chilometro!

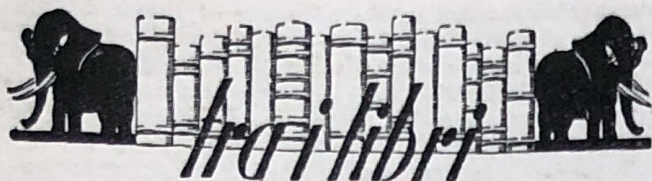
Evidente è in ogni caso l'assurdo d'immagazzinare dell'energia elettrica in una forma così curiosa, cioè deformando a flessione o a torsione dei corpi metallici, con l'inevitabile conseguenza di un rapporto potenza-peso deplorevolmente basso. Qualunque altra forma di accumulazione dell'energia elettrica, sia pure sfruttando l'elasticità dei corpi (ad es. caricando bombole d'aria compressa) è più redditizia e di maggior capacità, anche a voler trascurare la forma classica e diretta, quella della batteria di accumulatori. Forma quest'ultima che non è detto non debba ritrovare i suoi fautori, per la locomozione utilitaria di piccolo raggio.

E l'automobile a molla, sarà tanto di guadagnato se la lasceremo ai nostri bambini, a meno di volerla considerare un surrogato non della benzina, ma della perduta fanciullezza...

La XX Biennale d'Arte a Venezia.

Il 1° giugno sarà aperta la XX Esposizione Biennale Internazionale d'Arte. La costituiranno sezioni di sedici nazioni, e cioè: Italia, Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Olanda, Polonia, Spagna, Stati Uniti d'America, Svizzera, Ungheria, U.R.S.S.

Vi sarà inoltre, in uno speciale padiglione internazionale, una sezione di arti decorative.

Saranno esposte complessivamente circa 5000 opere d'arte, delle quali circa 1800 nella sezione italiana.

Chi è? Dizionario degli Italiani d'oggi (III[a] edizione). – A. F. Formiggini, Roma 1936-XIV, pag. 1004, legato in tela e oro: L. 60. Per gli abbonati all'« Italia che Scrive »: L. 54.

FRANCESCO BUONERBA. – *Prospettiva economica-agraria della Provincia di Lecce.* – Scorrano, Lecce, A. XII, 116 pag.: L. 5.

E. MIGLIORINI. – *Bibliografia Geografica della regione italiana.* – Fascicolo X-1934. Indice Decennale 1925-1934, Soc. Geografica Italiana, Roma 1936-XIV, 128 pagine.

MAGISTRATO ALLE ACQUE - UFFICIO IDROGRAFICO. – *La circolazione superficiale e profonda delle acque nell'Anaunia (Trentino).* – Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1934-XII, 74 pag., 3 schizzi.

MAGISTRATO ALLE ACQUE - UFFICIO IDROGRAFICO. – *Ricerche sul comportamento idraulico dei sifoni di derivazione posti a cavaliere degli argini.* – Pubblicazione N. 138 a cura di A. Veronese, 71 pag. – *Metodi chimico e chimico-elettrico per la misura delle portate.* – Pubblicazione N. 139, 42 pag., Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1935-XIV.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Coloni Mezzadri della Marca Trevigiana* (Veneto). – Pag. 157: L. 20. – *Coloni Mezzadri della Marca di Ancona*, pag. 105: L. 15; vol. X e XI della serie N. 14 Studi e Monografie « Monografie di Famiglie Agricole », Roma 1935-XIV, illustrati.

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE - COMITATO NAZIONALE PER LA GEOGRAFIA. – *Contributi alla carta antropogeografica della Venezia Tridentina.* – Della serie « Studi geografici sulle Terre redente », Pisa 1936-XIV, 88 pag., 2 carte: L. 10.

GIORGIO MORTARA. – *Prospettive Economiche.* – XV edizione, opera edita sotto gli auspici dell'Università Bocconi di Milano, 1936-XIV.

Dott. S. L. CANZONERI. – *Tassa sui trasporti di cose con automezzi.* – Pag. 112 in 16° Edit. C. Colombo, Roma 1936-XIV: L. 6.

MARIO DEI GASLINI. – *Il canale di Suez e l'Italia.* – Pag. 46 con illustraz. Ed. Sezione del Nastro Azzurro, Milano 1936-XIV: L. 3.

CHINO ERMACORA. – *Vino all'Ombra.* – Con prefazione di Arturo Marescalchi. Pag. 427 con numerose illustrazioni. Ed. G. Chiesa, Udine 1935-XIV: L. 15.

Prof. MARIO TENANI. – *Manuale di meteorologia nautica.* – Seconda ediz. Istituto Idrografico della Regia Marina, Genova 1935-XIII, pag. 290, illustr.: L. 30.

Prof. MARIO TENANI. – *Maree e correnti di marea.* – Seconda ediz. Istituto Idrografico della Regia Marina, Genova 1935-XIII, pag. 215, illustr.: L. 20.

ALDO MOLINARI. – *Novi Ligure e suoi dintorni.* – Guida turistica illustrata. Ferrari e Occella, Alessandria 1933-XI, 172 pag.: L. 10.

B. VESCOLI. – *Geschichte, Land und Leute von Castelvecchio-Caldaro.* – Vogelweider, Bolzano 1934-XII.

Mappa Topografico do Municipio de São Paulo. – Escala 1:20.000, 5 folhas, *Parte principal da cidade* 1:5000 e 1:1000.

Rilievo topografico del territorio del Comune di Varese, scala 1:400.000 in 13 fogli. Soc. An. Rilievi Aerofotogrammetrici, Roma 1935.

CLUB ALPINO ITALIANO - COMITATO SCIENTIFICO. – *Le valanghe, come si formano e come si possono evitare.* – C. A. I., Milano 1936, 40 pagine.

O. SCHMIDT. – *Il dramma del Celiuskin nella relazione ufficiale.* – R. Bemporad, Firenze 1936-XIV, 339 pag., 9 tavole: L. 15.

P. DUCATI. – *La Scultura greca.* – Parte III: *L'ellenismo.* – N. 59 della « Novissima Enciclopedia Monografica illustrata », Nemi, Firenze 1936-XIV, 64 pag., molte illustrazioni: L. 5.

T. B. STOPPA. – *Loreto Aprutino - Origine e profilo storico.* – Carabba, Lanciano 1934-XIII, 530 pag. qualche ill.: L. 20.

R. SANDIFORD. – *Il Canale di Suez e il suo regime internazionale.* – Pag. 24 in 8°. Ed. Tipo-Litografia del Ministero della Marina, 1935-XIV.

S. e R. JÖCHLER. – *Guida di Colle Isarco.* – Ferrari, Bolzano, 39 pag., ill.: L. 5.

C. F. WOLFF. – *Ortisei (Dolomiti).* – Ferrari, Bolzano, 80 pag., molte ill.: L. 5.

ANTONIO ZISCHKA. – *Abissinia.* – Sansoni, Firenze 1936-XIV, 196 pag., molte ill.: L. 12. Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta indicando il proprio numero di tessera: L. 10.

ANTONIO ZISCHKA. – *Il Giappone nel mondo.* – Sansoni, Firenze 1935-XIII, 327 pag.: L. 16. Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta indicando il proprio numero di tessera: L. 14.

FILIPPO FRANCESCO DI CASTEL LENTINI. – *Da un lago all'altro.* – « Deposito Edizioni », Firenze, 53 pag., 13 ill.: L. 5.

E. Giurco. – *L'ordinamento politico dell'Impero Etiopico.* – Sansoni, Firenze 1935-XIV, 195 pag.: L. 12. Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta indicando il proprio numero di tessera: L. 10.

G. D. H. Cole. – *Che cosa è il denaro?* – Sansoni, Firenze 1936-XIV, 462 pag.: L. 20. Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta indicando il proprio numero di tessera: L 18.

Mario dei Gaslini. – *L'Italia nei paesi neri.* – Alba, Milano 1936-XIV, 224 pag.: L. 5.

Can. Fabrizio Tabellario. – *Storia di Vairano Patenora.* – 181 pag., ill.: L. 5.

Comune di Sora. – *Note illustrative sulla città di Sora.* – Scuola Tip. P. C. Camastro, Sora, anno XII, 189 pag., molte illustrazioni.

T. Col. V. Cacioppo. – *Gli ideali nazionali da Alfieri a Mussolini.* – Saggi sulla formazione dello spirito militare. – Pag. 96. Ed. Società Tipografica Modenese, Modena 1935-XIII: L. 8.

T. Col. V. Cacioppo. – *Istruzioni e cultura.* – Per gli istruttori dei corsi premilitari e per i corsi Allievi graduati e di specializzazione dei giovani fascisti. Tip. P. Ginevra e Figli, Caltanissetta: L. 2,50.

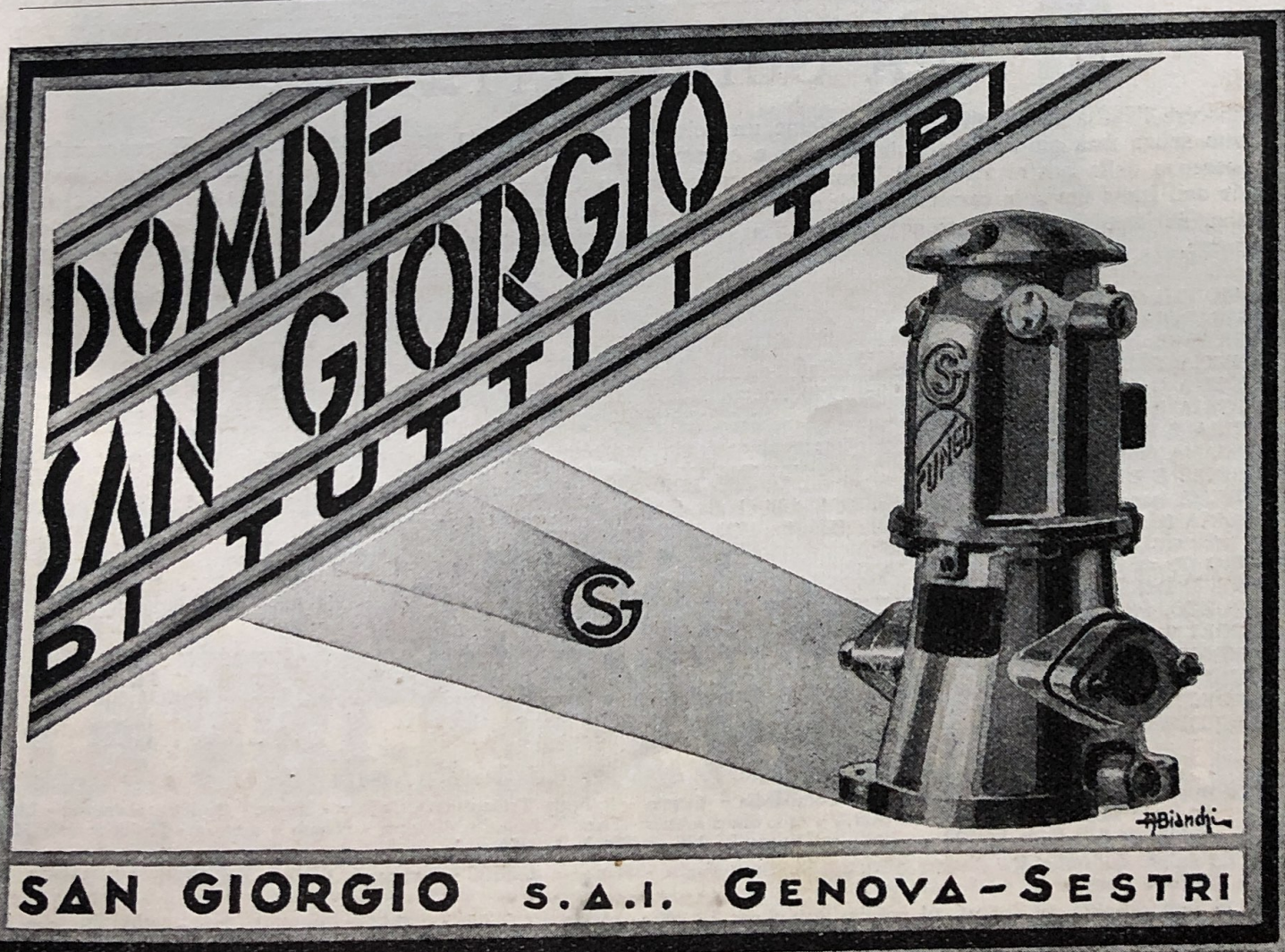
Toddi. – *Dove le ragazze non possono dir no, e altri itinerari bizzarri.* – Ceschina, Milano 1936-XIV, 256 pag., 10 tavole: L. 10.

Alberto Pollera. – *Storie, leggende e favole del paese dei Negus.* – Bemporad, Firenze 1936-XIV, 342 pag., 26 tavole: L. 15.

Giuseppe Astorri. – *Architettura sacra generale.* – Signorelli, Roma 1935-XIII, 278 pag., numerose ill. e schizzi: L. 25.

Mons. Fulvio Tessaroli. – *Memorie di Canneto sull'Oglio.* – Scalini e Carrara, Asola 1934-XII, 201 pag.: L. 7.

Giuseppe Maranini. – *Classe e Stato nella Rivoluzione Francese.* – R. Università degli Studi, Perugia 1935-XIII, 593 pag.: L. 20.

Le Precipitazioni atmosferiche in Italia nel decennio 1921-1930. – A cura del Prof. F. Eredia, 320 pagine, numerosi schizzi e tavola, L. 50; *Dati caratteristici dei corsi d'acqua italiani*, 330 pag., molti schizzi, L. 20; Pubblicazioni N. 16 e 17 del Servizio Idrografico – Ministero dei Lavori Pubblici, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1934-XIII.

La Provincia di Belluno in Regime Fascista. – A cura della R. Prefettura e della Federazione Provinciale Fascista, Belluno 1934-XII, 273 pag., numerose illustrazioni.

Dionigi Scano. – *Forma Kalaris.* – A cura del Comune di Cagliari 1934-XIII, 210 pag., molte ill. e schizzi.

Aldo Fontana. – *La Chiesa vecchia di Molfetta e la sua cripta.* – Scuola Tip. per Sordomuti, Molfetta 1936-XIV, 34 pagine.

Guida delle escursioni attraverso la Sardegna del XII Congresso Geografico Italiano. – Tip. G. Ledda, Cagliari 1934-XIII, 190 pag., ill.

Emilio Remogna. – *Lo Stato giuridico dei sanitari comunali.* – C. Nani, Como 1935-XIII, 341 pag.: L. 16.

SILVIO VARDABASSO. – *Visioni geomorfologiche della Sardegna.* – Pubblicate in occasione del XII Congresso Geografico Italiano, 21 tavole; *Origine ed evoluzione del rilievo del Massiccio Sardo-Corso*, 38 pag.; *Profilo geomorfologico del Massiccio Sardo-Corso, Banda di Dentro e Banda di Fuori.* – Soc. Editoriale Italiana, Cagliari 1935-XIII.

GIACOMO BRAUN. – *Notizie Meteorologiche e Climatologiche della regione Giulia (Trieste, Istria e Friuli Orientale).* – II vol. delle « Ricerche sulle variazioni storiche del clima italiano » del Consiglio Nazionale delle Ricerche, Comitato per la Geografia, An. Romana Editoriale, Roma XII, 81 pag.: L. 7.

ARISTIDE CALDERINI. – *Virtù Romana.* – Milano, Casa Ed. Ceschina (Istituto di Studi Romani - Sezione Lombarda) 1936-XIV: L. 10.

Don ALFREDO ASTORI. – *Gaggiano nel suo passato.* – De Angeli, Abbiategrasso 1934-XII, 39 pagine.

MAX GRÜHL. – *L'impero del Negus Neghesti.* – Ediz. Minerva, Milano 1936-XIV, 216 pag., molte ill.: L. 10.

Can. PASQUALE CAMASSA. – *La Romanità di Brindisi attraverso la sua storia e i suoi avanzi monumentali.* – Tip. del Commercio, Brindisi 1934-XII, 133 pagine, illustrato.

Can. FRANCESCO ALOISIO. – *Rocca di Entella.* – Tip. Pontificia, Palermo 1934-XII, 41 pagine.

FELICE MAGLIONE. – *Considerazioni e proposte economiche e demografiche sulla città di Napoli.* – Casella, Napoli 1934, 53 pagine.

FRANCESCO NALLI. – *Ceprano nella storia.* – Tip. Corsetti, Ceprano 1934-XII, 181 pag.: L. 10.

JOSEPHINE KAMPF-FLECK. – *Italienische Kultur in Frankfurt am Main im 18, Jahrhundert.* – Petrarca Haus (Istituto di Cultura italo-germanico, Overstolzenstrasse 12), Colonia 1936, pag. 185. Marchi 5,40, legato marchi 6,70.

VITTORIO ANSALONI. – *Cenni storici di Cusano Milanino dalle epoche più remote e cronaca recente al 1932.* – A. Colombo, Cusano 1934, 95 pag., ill.: L. 5.

C. JONGHI-LAVARINI. – *Ornavasso nella sua storia sacra e civile – Pagine ossolane.* – E. Cattaneo, Novara 1934-XII, 227 pag. ill.: L. 12.

CARLO H. DE' MEDICI. – *Aquileia seconda Roma.* – Del Bianco, Udine 1934-XIII, ill.: L. 5,50.

Don LUIGI PICCOLI. – *Africa Luminosa.* – Unione Missionaria del Clero, Verona 1935-XIV, 189 pag. ill.: L. 5.

GIOVANNI BRUSIN. – *Il R. Museo Archeologico di Aquileia.* – Nella serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia », Min. Educazione Nazionale, Direzione Generale Antichità e Belle Arti. Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, 82 pag., 101 ill.: L. 4,50.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Inchiesta sulla piccola proprietà coltivatrice formatasi nel dopoguerra.* – X. *Piemonte*, Treves, Milano 1934-XII, 245 pag., alcune carte e schizzi: L. 15.

EMMA BONA. – *Alessandro Malaspina - Sue navigazioni ed esplorazioni.* – Ist. Grafico Tiberino, Roma 1935-XIV, 305 pag., 16 tavole, 6 carte geografiche: L. 75

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50